AÉRO JOURNAL

N°34
BIMESTRIEL
DÉC 03 - JAN 04

LES B-26 DE LA 8th AIR FORCE

ROBERT GOUBY
"Un beau héros de la France"

CANBERRA AU VIÊT NAM

MISSIONS SECRÈTES EN ASIE

DÈS LANCER POUR LA RAAF

LA CHASSE FRANÇAISE
LE GC I/8

JG 2 RICHTHOFEN

M 04873 - 34 - F: 6,55 € - RD
Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

God save the Queen !

Le 17 octobre 2003, Sa Majesté la reine d'Angleterre Élisabeth II est venue célébrer le cinquantième anniversaire du mémorial de Runnymede, qu'elle avait d'ailleurs elle-même inauguré en son temps. L'originalité de ce mémorial, situé en bordure de la Tamise près de Windsor, réside dans le fait qu'il est dédié aux aviateurs qui, combattant depuis la Grande-Bretagne, ont été portés disparus et dont le corps n'a jamais été retrouvé. Ils sont 20 352 dans ce cas, natifs du Royaume-Uni, des pays du Commonwealth, mais aussi d'autres pays, comme la Pologne, la Belgique ou la France. Ils ont donné leur vie « *pour leur propre pays et, d'une manière plus large, pour le monde libre* », comme l'a souligné Sa Majesté dans son allocution.

À l'heure où les pouvoirs publics français n'ont aucun scrupule à envisager de construire des aéroports sur les cimetières militaires où reposent des soldats britanniques et du Commonwealth tombés pendant la Grande Guerre, c'est une véritable leçon de reconnaissance envers nos aînés que nous donnent nos amis anglais. Cette manifestation est d'ailleurs passée totalement inaperçue en France, les journaux télévisés s'intéressant davantage aux frasques de la famille royale qu'à son respect de la tradition dans ce qu'elle a de noble et de généreux.

Il est vrai que l'ampleur de la tragédie – 20 352 disparus, l'équivalent de la population d'une ville comme Millau – peut légitimer à elle seule l'érection d'un mémorial, mais ce n'est en aucun cas ce chiffre qui la justifie. Comme l'a dit Staline, un mort c'est une tragédie, un million c'est une statistique. La vraie raison, c'est la reconnaissance du sacrifice, de l'abnégation, dont ont fait preuve ces hommes.

L'idée d'ériger un mémorial pour commémorer le souvenir des aviateurs français tombés au combat en France, en Grande-Bretagne, en Italie, en Indochine, en Algérie ou ailleurs n'est venue à l'esprit de personne. Je suppose que si on la proposait aujourd'hui, on ferait rigoler tout le monde.

God save the Queen !

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 34 – Décembre 2003 - janvier 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - courriel : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. au Palais-sur-Vienne (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 La JG 2 Richtofen
2 500 victoires sur le front Ouest

La JG 2 s'est battu pendant toute la durée de la guerre sur le front Ouest, face à une RAF et une USAAF dont la qualité et la quantité des pilotes et du matériel n'ont cessé de progresser.

31 Missions secrètes en Extrême-Orient

Comme ce fut le cas en Europe, le besoin de disposer d'unités réservées à des missions « spéciales » s'est rapidement fait sentir dans le Sud-Est asiatique – un job qui n'était vraiment pas de tout repos.

40 Canberra au Viêt Nam

Un *Squadron* de la RAAF sur Canberra est déployé au Viêt Nam entre 1967 et 1971. Malgré ses maigres effectifs – 8 avions – il atteint un degré d'efficacité qui étonnera les Américains.

45 Robert Gouby
"Un beau héros de la France"

Robert Gouby, disparu prématurément en combat le 14 août 1944, comptait 9 victoires confirmées à son palmarès. En raison de son extrême discrétion, il reste l'un des héros les plus méconnus des forces aériennes françaises libres.

50 Les oubliés de l'histoire :
Fiche n° 2 : le Short Stirling Mk. V

56 Les Apache sur le sentier de la guerre

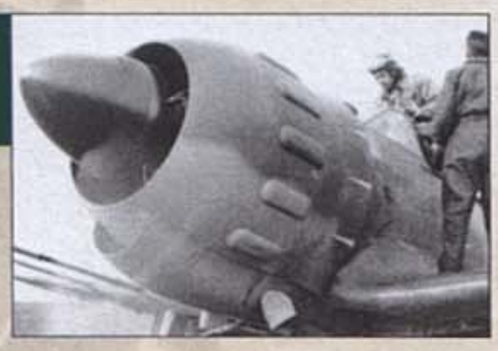
58 Pour une place au soleil
Les B-26 de la 8th AF

Les débuts du B-26 en Europe ont bien failli mettre un terme à la carrière de l'appareil. Mais, en fin de compte, il finira par trouver sa place au soleil.

66 Des Lancer pour la RAAF

68 La chasse française (34)
Le GC I/8

Historique du GC I/8, un groupe équipé de Bloch 152 et qui les gardera jusqu'à sa dissolution le 1er décembre 1942.



La JG 2 « Richthofen » fait partie des escadres mythiques de la Luftwaffe.
Dès le début des hostilités, elle est affectée à la défense du front Ouest. Curieusement, elle y restera pendant toute la durée de la guerre, si l'on excepte les brefs séjours de certains de ses groupes dans la défense du Reich et en Tunisie.
Son palmarès est estimé à environ 2 500 victoires, ce qui n'est pas rien face à une RAF et à une USAAF en constante progression qualitative et quantitative.

Un Bf 109E-1 de la 2./JG 2 photographié fin juin 1940. On note le *Werknummer* 4836 peint sur la dérive. (DR)

Le 1er mars 1935 entre en vigueur le décret proclamant officiellement la création de la Luftwaffe. Deux semaines plus tard, le seul et unique groupe aérien, le *Fliegergruppe Döberitz*, équipé en monoplaces de chasse Arado Ar 65 jusque là déguisés en *Reklameflugzeuge* (avions publicitaires), est baptisé *Jagdgeschwader Richthofen* par Hitler en personne. Le Führer n'a pas eu besoin de faire appel à son imagination débordante, car nul nom n'était mieux indiqué. En effet, les aviateurs allemands vouent un véritable culte au *Rittmeister* Manfred Freiherr von Richthofen, le plus grand as de la guerre de 14-18 (80 victoires) et commandant de la *Jagdgeschwader* 1. Toutefois, de là à en faire une escadre... à cette époque, le *Fliegergruppe Döberitz* ne compte guère plus de vingt avions en ligne.

L'expansion de la Luftwaffe

Toutefois, cette situation n'est pas appelée à durer. Avec le réarmement fermement enclenché, l'expansion de la Luftwaffe progresse à grand pas. La « Richthofen » donne naissance à plusieurs autres groupes de chasse par « mitose cellulaire ». L'escadre est transformée sur Heinkel He 51, avec lequel elle participe à la couverture des troupes remilitarisant la Rhénanie.
Le 1er juin 1936, dans le cadre de la profonde réorganisation de la Luftflotte, l'escadre est numérotée JG 132 : le « 2 » indique la zone de commandement géographique (ici, *Luftkreiskommando II* à Berlin), le « 3 » qu'il s'agit une unité de chasse et le « 1 » qu'elle a été la première formée au sein du *Luftkreiskommando*. Elle aligne désormais deux groupes, le I./JG 132 à Döberitz et le II./JG 132 à Jüterborg-Damm, avec chacun trois *Staffeln* numérotées séquentiellement de 1 à 3 pour le premier groupe et de 4 à 6 pour le deuxième.

JG 2 RICHTHOFEN

2 500 VICTOIRES SUR LE FRONT OUEST

PREMIÈRE PARTIE : 1939 - 1942

Karl-Heinz Augerstein

Début 1937, la JG 132 est choisie pour être la première escadre transformée sur Messerschmitt Bf 109 – un type d'avion sur lequel elle volera sept longues années. Le premier groupe, le II./JG 132, reçoit ses machines (des Bf 109B-1) au printemps 1937.

La tension régnant dans les Sudètes, peu avant l'annexion de la Tchécoslovaquie, entraîne la création de deux nouveaux groupes au sein de la « Richthofen », les III. et IV./JG 132, respectivement basés à Damm et à Werneuchen. Si le troisième groupe doit voler sur Ar 68, faute de Bf 109 en nombre suffisant, selon certaines sources, le quatrième aurait temporairement reçu les douze Heinkel He 112B-0 destinés à l'origine au Japon. Début septembre, une escadrille de chasse de nuit, la 10.(N)/JG 132 est formée à Döberitz sur Ar 68. Elle est confiée à l'*Oberleutnant* Albert Blumensaat, qui, promu *Hauptmann*, commandera le IV.(N)/JG 2.

D'importants changements interviennent en novembre 1938, à la suite de la création des groupes de chasse lourde (futurs *Zerstörergruppen*). Pas moins de trois des quatre groupes, les II., III. et IV./JG 132, sont transférés à deux

Ce Heinkel He 51 de la 1./JG 132 porte les nouveaux codes tactiques qui entrent en vigueur en janvier 1936. Dans le nombre à gauche de la croix de fuselage, le premier chiffre représente la région aérienne (ici, le *Luftkreiskommando* II) et le second chiffre le quantième de l'unité par ordre chronologique de création (la JG 132 fut la première unité formée au sein du *Luftkreiskommando* II). Dans le groupe alphanumérique à droite de la croix de fuselage, la lettre constitue l'identification individuelle de l'avion, le premier chiffre représente le groupe (I. *Gruppe*) et le deuxième chiffre l'escadrille (1. *Staffel*). (Collection H. Obert)

nouvelles escadres, tandis que le dernier groupe restant est rebaptisé I./JG 131. Celui-ci, tout juste transformé sur Bf 109D, participe à l'annexion des Sudètes en mars 1939.
En mai 1939, un nouveau système de dénomination est mis en place au sein de la Luftwaffe et l'escadre « Richthofen » devient la JG 2. Son unique groupe vole désormais sur Bf 109E-1.

La *Sitzkrieg*

La JG 2 n'est pas engagée dans la campagne de Pologne. Le 1er septembre 1939, le premier (et seul) groupe et le *Stab* s'installent à Döbertiz pour protéger Berlin. Elle aligne alors 51 appareils répartis comme suit :
– 3 Bf 109E-1, *Stab*/JG 2, *Oberstleutnant* Gerhard-Albrecht von Massow;
– 39 Bf 109E-1, I./JG 2, *Major* Carl Viek;
- 1./JG 2, *Hauptmann* Ernst-Günther Burggaller
- 2./JG 2, *Oberleutnant* Karl-Heinz Greisert
- 3./JG 2, *Hauptmann* Henning Strümpell

– 9 Bf 109D-1, 10.(N)/JG 2, *Hauptmann* Albert Blumensaat, à Strausberg.
Toutefois, comme l'aviation alliée brille par son absence, le 9 septembre, la 1./JG 2 est transférée à Protsken, en Prusse-Orientale, où, d'ailleurs, elle ne rencontre pas plus d'avions polonais qu'elle n'a rencontré d'avions alliés au-dessus de Berlin !
Le 2 novembre, la JG 2 déménage pour Francfort-Rebstock afin de se rapprocher du front. À partir de cette date et à l'exception de quelques brèves excursions, la « Richthofen » ne va plus se battre que sur le front Ouest. Sa tâche est de surveiller les frontières dans la région de la Sarre, de conserve avec la JG 53.
Le 22 novembre, sa première rencontre avec la chasse française, des Curtiss H-75A du GC II/4, s'achève par deux victoires, l'une attribuée au *Leutnant* Helmut Wick (voir encadré ci-contre) et l'autre à l'*Oberfelwebel* Erwin Kley [1].
Début décembre, le I./JG 2 reçoit l'ordre de détacher neuf pilotes, dont deux chefs de patrouille, à Zerbst pour la création du II./JG 2. Ce groupe est confié au *Hauptmann* Wolfgang Schellmann, vétéran de la guerre d'Espagne au cours de laquelle il a remporté douze victoires, ce qui le classe second au palmarès de la « Légion Condor », juste derrière Werner Mölders. Toutefois, le groupe est transféré à Nordhorz le 11 mars 1940 pour protéger la baie d'Allemagne et est placé sous le commandement du *Stab*/JG 1. Le 7 avril 1940, il se déplace à Neumünster pour être engagé dans l'invasion du Danemark (« *Unternehmen* Weserübung »), mais il retourne à Nordholz cinq jours plus tard.
Un troisième groupe est également créé pendant cette période, le III./JG 2, placé sous les ordres du *Major* Dr. Erich Mix, le 1er février 1940 à Magdebourg. Il rejoint Francfort-Rebstock dès qu'il est déclaré opérationnel, en avril. Aucun de ces deux nouveaux groupes ne remporte de victoire pendant la « Drôle de Guerre ». Mix, pilote de la Grande Guerre, a la particularité d'être maire de Wiesbaden. Il a déjà remporté trois victoires avec le *Stab* du I./JG 53 – une manière bien à lui de protéger ses administrés...
Enfin, un quatrième groupe, dédié à la chasse de nuit, le IV.(N)/JG 2, voit le jour à Jever le 3 février 1940. Composé par les 10.(N)/JG 2, 10.(N)/JG 26 et 10.(N)/JG 72, il est tout naturellement placé sous le commandement du *Hauptmann* Albert Blumensaat. Il est à noter que deux de ses *Staffelkapitäne* connaîtront par la suite leur heure de gloire : les *Oberleutnante* Erwin Bacsilla (10e escadrille) et Johannes Steinhoff (11e). Les trois escadrilles et le *Stab* sont éclatés sur plusieurs terrains, en bordure de la mer du Nord : Hopsten pour le *Stab* et la 11. *Staffel*, Wangerooge pour la 10. *Staffel* et Jever pour la 12. *Staffel*.
Le 23 février, l'*Oberfeldwebel* Herman Förster remporte la toute première victoire de la chasse de nuit en abattant – mais de jour ! – un Wellington. La première vraie victoire de la *Nachtjagd*, qui ne porte pas encore ce nom, est à porter au crédit de l'*Oberfeldwebel* Willi Schmale de la 12.(N)/JG 2, qui descend un Battle du N° 218 *Squadron* à 00h45 dans la nuit du 20 au 21 avril.
Les conditions atmosphériques de l'hiver 39/40, l'un des plus rigoureux depuis de très nombreuses années, clouent régulièrement au sol les avions du I./JG 2. Les contacts avec l'aviation alliée sont donc rares jusqu'au mois de mars. Il faut attendre le 9 de ce mois pour que le groupe remporte sa troisième victoire, un MS.406 descendu par le *Feldwebel* Franz Jänisch [2]. Trois autres victoires complètent le palmarès du groupe pour la *Sitzkrieg*. En contre-partie, il a perdu trois pilotes tués, dont un au combat (*Oberfeldwebel* Werner Höppner) le 21 avril, probablement victime du *Flying Officer* « Fanny » Orton du N° 73 *Squadron*.

En septembre 1936, un nouveau système d'identification entre en vigueur pour la chasse. Il se compose d'une combinaison de symboles géométriques et d'un numéro individuel. C'est à cette date que sont introduits les chevrons désignant les commandants de groupe et d'escadre. Ici, l'Ar 68F du *Major* Karl-August von Schönebeck, *Kommandeur* du II./JG 132 à Jüterborg-Damm. (Collection Chris Goss)

[1] Selon C-J. Ehrengardt, in *Les Aiglons* (Lavauzelle, 1983), le second Curtiss, piloté par le capitaine Camille Plubeau est rentré avec de gros dommages.
[2] Selon la même source (*op.cit.*), l'adjudant Guingo du GC III/1 s'est posé à Metz, blessé au bras.

Helmut Wick

"Ma première victoire !"

Le 22 novembre 1939, alors simple sous-lieutenant à la 3./JG 2, Helmut Wick remporte sa première victoire : le Curtiss H-75A n° 95 du sergent Saillard (†) du GC II/4. Il a raconté cette expérience au correspondant de guerre de l'hebdomadaire Der Adler.

« Nous étions cantonnés sur un aéroport derrière la ligne Siefried et notre principale occupation, même si elle n'était guère stimulante, consistait à surveiller la frontière. [...] C'est le 22 novembre que j'ai vu pour la première fois les cocardes d'un avion ennemi. Comme les Français ne survolaient pas la frontière, nous avons décidé de leur rendre une petite visite. Le vent d'est nous a rapidement poussés vers la France. Tout à coup, j'ai aperçu une grosse formation d'avions volant à 6 000 mètres près de Nancy et j'ai compris immédiatement qu'ils n'étaient pas allemands. Nous nous sommes mis en cercle, mais aussitôt deux avions se sont détachés et nous sont tombés dessus.

« Je les ai alors identifiés : des Curtiss. Nous avons piqué pour les éviter (je volais seul avec mon *Rottenkamerad*) et, comme nous l'avions prévu, les deux Français nous ont poursuivis. Quand j'ai entamé un virage en chandelle, l'un des Français se tenait juste dans ma queue. Je me souviens très bien avoir été fasciné par ses cocardes à chaque fois que je me retournais. Ce fut l'un des instants les plus mémorables de ma vie et je dois dire que la vue de ces cocardes tricolores était plutôt excitante, d'autant plus que le Français me tirait dessus de toute son âme. Savoir que quelqu'un se trouve derrière vous et vous tire dessus n'a rien de très plaisant, mais, après tout, c'était mon premier combat aérien. Il m'est alors revenu en mémoire les leçons que m'avait données Mölders, mon instructeur : "*dans une situation critique, d'abord fuir, puis évaluer la suite.*" J'ai poussé sur le manche et, beaucoup plus rapide que le Français, je l'ai vite semé. Quand je l'ai perdu de vue, j'ai pensé que les autres devaient se trouver au-dessus de moi sur ma gauche. Ou peut-être sur ma droite ? Quand j'ai regardé dans cette direction, je n'en ai pas cru mes yeux : quatre moteurs en étoile crachant de petites flammes rouges m'arrivaient droit dessus. Comme souvent en pareilles circonstances, une pensée ridicule m'a traversé l'esprit : "*est-ce qu'ils ont le droit de me tirer dessus comme ça ?*" Aussitôt, une autre pensée m'est venue : "*dois-je tenter de m'enfuir ?*" Non ! Je dois faire face. L'un d'entre eux doit y passer. J'ai serré les dents et poussé manche et palonnier à fond sur la droite.

« Quand j'ai eu terminé mon virage, le premier m'avait déjà dépassé. Le deuxième suivait juste derrière et je l'ai engagé de front. Regarder droit dans ses armes qui crachaient le feu m'a donné la nausée. Nous étions trop proches l'un de l'autre pour obtenir le moindre résultat. Il est passé au-dessus de moi et le troisième est apparu devant moi, aussi près que le deuxième. J'ai corrigé mon assiette pour l'aligner dans mon collimateur, juste comme de l'avais appris à l'école. À ma première rafale, j'ai vu des morceaux de métal voler en éclats, puis ses deux ailes se sont détachées. Juste derrière lui est arrivé le quatrième Curtiss, qui me tirait aussi dessus. Il ne m'a pas touché, tous ses projectiles sont passés à côté. Les deux premiers ont repris de l'altitude et j'ai fait comme eux pour qu'ils ne puissent pas me rattrapper. Il était temps de rentrer à la maison, car je n'allais pas tarder à tomber en panne sèche. Mon *Rotternkamerad*, que j'ai retrouvé sain et sauf à la base, m'avait perdu de vue dès mes premières manœuvres.

« Sur le chemin du retour, je n'ai pas rencontré d'autres Français – bien que je ne m'en sois pas vraiment soucié ! La première victoire aérienne de ma vie suffisait à mon bonheur. Mais après avoir dégoûté les autres Français et alors que je revenais vers l'Allemagne à haute altitude, j'ai été soudain pris par la "fièvre du chasseur" et les images de ce combat intense que j'avais livré à un ennemi quatre fois supérieur en nombre défilaient devant mes yeux. Je ne me suis jamais senti aussi à l'aise dans mon fidèle oiseau qu'en ce mémorable 22 novembre. »

LES VICTOIRES DE HELMUT WICK

3./JG 2

1	22.11.39	Curtiss 75	Nancy
2	20.05.40	LeO 45	Rethel
3		LeO 45	Rethel
4	05.06.40	Bloch 152	Péronne
5		Bloch 152	Péronne
6		Bloch 152	Péronne
7		Bloch 152	Péronne
8	06.06.40	Bloch 152	Ham
9		Bloch 152	Ham
10	08.06.40	Bloch 152	Soissons
11		Morane 406	Soissos
12	09.06.40	Blenheim	Soissons
13	13.06.40	Battle	Montdidier
14	17.07.40	Spitfire	Brighton
15	11.08.40	Curtiss	Portland
16		Spitfire	Portland
17		Hurricane	Portland
18	16.08.40	Hurricane	Portsmouth
19	25.08.40	Huricane	?
20		Spitfire	?
21	26.08.40	Hurricane	?
22		Hurricane	?

6./JG 2

23	05.09.40	Spitfire	?
24	06.09.40	Spitfire	?
25	07.09.40	Spitfire	?
26	08.09.40	Hurricane	?
27		Hurricane	?
28		Hurricane	?

Stab *I./JG 2*

29	25.09.40	Spitfire	?
30	26.09.40	Spitfire	?
31	27.09.40	Spitfire	?
32	28.09.40	Hurricane	?
33	30.09.40	Spitfire	?
34		Spitfire	?
35	01.10.40	Spitfire	Swanage
36		Spitfire	Swanage
37	05.10.40	Hurricane	Bournemouth
38	[05.10.40]	Hurricane	Bournemouth
39		Hurricane	Bournemouth
40		Spitfire	Île de Wight
41		Spitfire	Île de Wight
42	15.10.40	Spitfire	Portsmouth

Stab *JG 2*

43	29.10.40	Hurricane	Portsmouth
44		Spitfire	Portsmouth
45	05.11.40	Hurricane	Portland
46		Hurricane	Portland
47		Spitfire	Portland
48	06.11.40	Hurricane	Southampton
49		Hurricane	Souhtampton
50		Spitfire	Île de Wight
51		Spitfire	Île de Wight
52		Spitfire	Île de Wight
53	07.11.40	Huricane	Portsmouth
54	10.11.40	Spitfire	Portland
55	28.11.40	Spitfire	Île de Wight
56		Spitfire	Bournemouth

Le Bf 109E-1 de l'*Oberleutnant* Karl-Heinz Greisert, *Kapitän* de la 2./JG 2 à Francfort, début 1940. (Collection J. V. Crow)

Au niveau de l'état-major de la *Geschwader*, il convient de signaler le remplacement de l'*Oberst* Gerhard-Albrecht von Massow par l'*Oberstleutnant* Harry von Bülow-Bothkamp en date du 1er avril 1940.

La campagne à l'Ouest

Le 10 mai 1940 commence la *Westfeldzug*. Dépendant du *Jagdführer* 3 (*Jafü*), le *Stab*/JG 2, auxquels sont rattachés les I. et III./JG 2, ainsi que le I./JG 76, est chargé de la protection des blindés au cours de la traversée des Ardennes et de la Meuse. Au cours des deux premiers jours, le *Stab* et les autres groupes s'installent sur des terrains plus proches du front. Ignorant ce qui se trame au nord de Sedan, les Français délaissent ce secteur du front et, pendant les trois premiers jours, les rencontres avec l'aviation française se limitent à un avion de reconnaissance un peu trop curieux, abattu le 10 mai par un pilote de la 3./JG 2 au-dessus du Luxembourg; il s'agit d'un Potez 63.11 du GR I/22 dont les trois occupants sont tués.

Penchés à la fenêtre du « Café Archibald », l'*Oberfeldwebel* Franz Jänish, à l'extrême gauche, et le *Leutnant* Rudolf Pflanz, à l'extrême droite. Au fond, le Bf 109E-1 « 9 jaune » de la 3./JG 2, probablement celui de Jänisch, baptisé « Motti ». Francfort-Rebstock, avril 1940. (ECPA-D)

De son côté, le II./JG 2, dépendant de la JG 1 puis de la JG 26, est engagé plus au nord, aux Pays-Bas et en Belgique. Il doit néanmoins attendre le 14 mai pour ouvrir son tableau de chasse avec deux Hurricane abattus près de Gembloux.

Le IV.(N)/JG 2, avec ses *Staffeln* éclatées sur différents terrains (la 12. se trouvant en Norvège), est engagée de jour au-dessus des Pays-Bas. Le premier jour de l'offensive, la 11.(N)/JG 2 manifeste une intense activité, remportant quatre victoires, dont deux sont homologuées à son chef, l'*Oberleutnant* Johannes Steinhoff.

La situation change de manière radicale le 14 mai, lorsque le haut-commandement français, ayant enfin apprécié l'ampleur du désastre qui se prépare, fait porte son effort principal sur le secteur de Sedan. Cette journée est fertile en combats aériens. Le I./JG 2 ne remporte pas moins de onze victoires pour la perte de trois avions et d'un pilote et le III./JG 2 une victoire pour la perte d'un avion. À partir de cette date commencent à apparaître certains noms qui, dans les mois qui suivent, ne tarderont pas à se tailler une fameuse réputation, comme Erich Rudorffer (futur récipiendaire de la RK+EL, 222 victoires), Werner Machold (prisonnier le 06.06.41, RK, 32 victoires), Otto Bertram (RK, 21 victoires dont 8 en Espagne), Helmut Wick († 28.01.40, RK, 56 victoires) ou bien encore Erich Leie († 07.03.45, RK, 118 victoires).

Harry von Bülow-Bothkamp

L'*Oberstleutnant* Harry von Bülow-Bothkamp (à gauche) à l'époque où il appartient à l'état-major du *Jafü* 3. (ECPA-D)

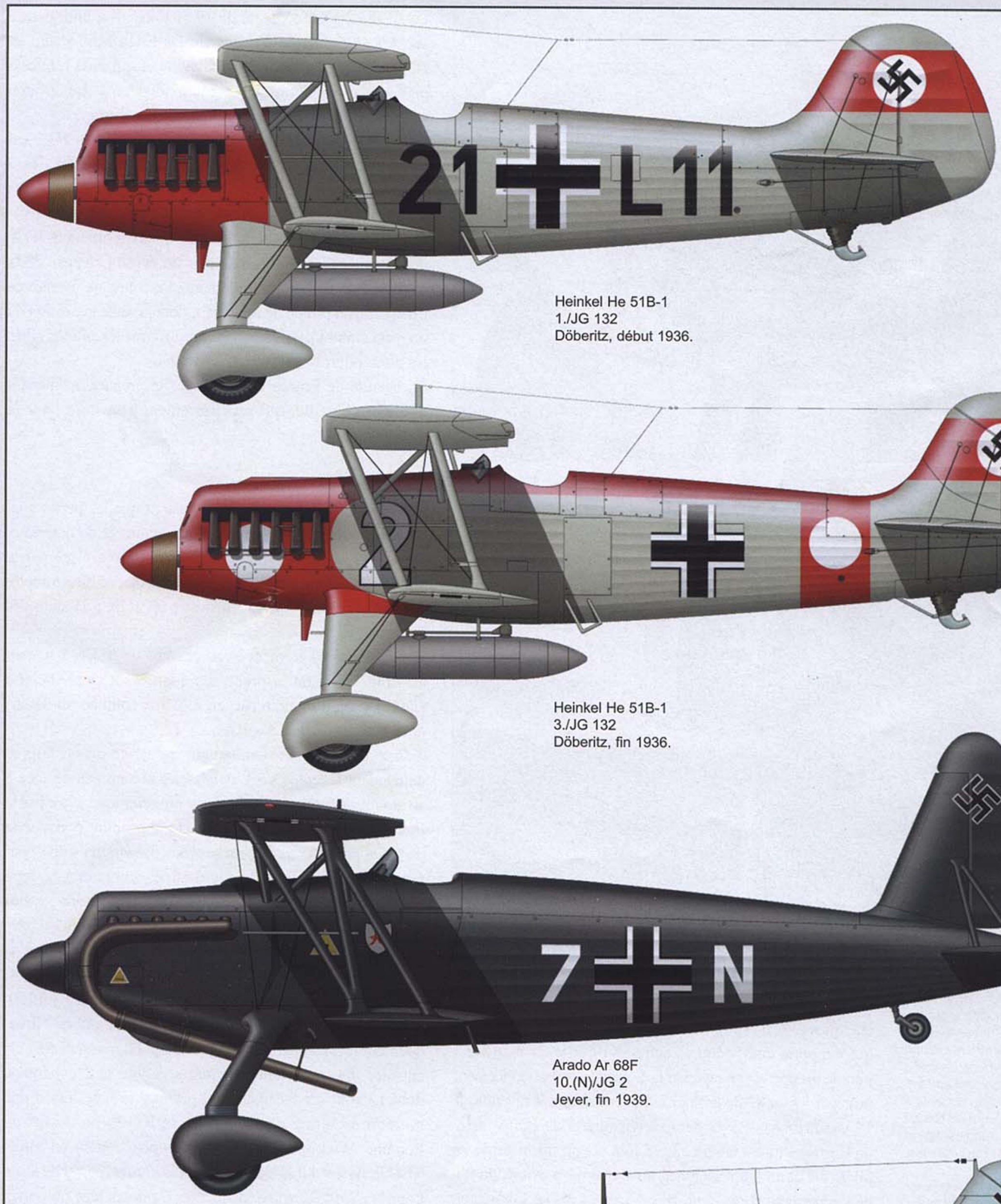
Né en novembre 1897 à... Bothkamp (Schleswig-Holstein), Harry von Bülow-Bothkamp s'engage en 1914 dans les Hussards avant de rejoindre son frère Walter dans l'aviation. Breveté fin 1916, il est affecté à diverses unités avant d'arriver à la *Jasta* 36, commandée par son frère, en septembre 1917.

Il remporte sa première victoire aux commandes de son Albatros le 12 octobre. Son frère ayant été promu à la tête de la *Jasta* 2, il le retrouve en janvier 1918, mais pour peu de temps, Walter étant tué quatre jours après son arrivée. Harry retourne alors à la *Jasta* 36, avec laquelle il remporte ses 5e et 6e victoires. Son frère Walter, titulaire de la croix « Pour le Mérite », ayant été tué, Harry est déchargé de ses obligations militaires et regagne la vie civile en août 1918.

Après la guerre, il s'occupe du domaine familial, mais sa passion pour l'aviation reste intacte. Il fonde avec l'as Paul Baümer une éphémère société de construction aéronautique qui ne survit pas au décès de son associé. En 1933, Harry adhère aux thèses nationales-socialistes et rejoint le NSFK.

Il est rappelé le 30 novembre 1939 et, avec le grade de *Major*, il prend le commandement du II./JG 77. Le 1er avril 1940, il est nommé à la tête de la JG 2 au grade d'*Oberstleutnant*. Au terme de la brillante campagne de son escadre, il reçoit la *Ritterkreuz* le 22 août, mais son appartenance au parti nazi n'est sans doute pas étrangère à l'obtention de cette décoration. Göring souhaitant rajeunir les cadres en pleine bataille d'Angleterre, Bülow-Bothkamp est relevé de son commandement le 2 septembre pour rejoindre l'état-major du *Jafü* 3. Par la suite, il commande la *Nachtjagdschule* 1 puis occupe divers postes en état-major. Mis en disponibilité en janvier 1945, il est fait prisonnier par les Américains et passe un an dans un camp.

Quand il est relâché, il retrouve le domaine familial qu'il ne quittera plus jusqu'à son décès en février 1976.



Heinkel He 51B-1
1./JG 132
Döberitz, début 1936.

Heinkel He 51B-1
3./JG 132
Döberitz, fin 1936.

Arado Ar 68F
10.(N)/JG 2
Jever, fin 1939.

Messerschmitt Bf 109D-1 (WNr. 3401)
10.(N)/JG 2
Jever, début 1940.

© P-A. Tilley - 2003

JG 2 Richthofen

En haut :
la 3./JG 2 à Francfort en avril 1940. De gauche à droite : *Unteroffizier* Günther Seeger (de dos), *Leutnant* Helmut Wick, *Hauptmann* Henning Strümpell (*Staffelkapitän*), *Hauptmann* Alexander von Winterfeldt, *Leutnant* Rudolf Pflanz (à demi caché) et *Oberfeldwebel* Franz Jänisch.

Ci-dessus :
très belle étude d'un Bf 109E-4 de la 1./JG 2 en train d'être réarmé sur le terrain de Couvron, début juin 1940. (ECPA-D)

Sous les ordres du *Hauptmann* Jürgen Roth, le palmarès du I./JG 2 gonfle rapidement, aidé en cela par la réussite de quelques pilotes, comme l'*Oberfeldwebel* Werner Machold qui remporte cinq victoires entre le 19 et le 21 mai. Le 5 juin, le groupe est engagé sur la Somme, en particulier pour protéger les Ju 87 de la St.G.2. Le lendemain, il revendique 15 victoires. Sa 125e et dernière victoire de la campagne – un Curtiss – lui est créditée le 15 juin. Le groupe a perdu un pilote tué et un fait prisonnier, ainsi que onze avions du fait de l'ennemi au cours de la *Westfeldzug*. Lors de l'entrée en vigueur de l'armistice avec la France, il stationne à Rocquancourt, près de Caen.

Le II./JG 2 du *Hauptmann* Wolfgang Schellmann a connu un moindre succès, ne totalisant que 34 victoires, pour la perte d'un pilote tué et deux capturés au combat. Le *Kommandeur* a profité de la campagne pour ajouter 7 victoires à son palmarès personnel. L'*Oberleutnant* Hans Hahn, les *Leutnante* Egon Mayer et Julius Meimberg, ainsi que le *Feldwebel* Siegfried Schnell ont remporté leurs premières victoires. Le 25 juin, le groupe est basé à Marigny, près d'Épernay, en compagnie du *Stab*, qui, lui, n'a remporté aucune victoire.

Le III./JG 2 s'est contenté de 19 victoires. Il a failli perdre son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Dr. Erich Mix, abattu en combat le 21 mai près de Charleville et qui a dû rentrer à pied dans ses lignes deux jours plus tard. Le groupe stationne à Évreux-Fauville à la fin de la campagne.

Deux jours après la cessation des hostilités, la JG 2 est regroupée sur un terrain à une vingtaine de kilomètres à l'ouest d'Évreux. Il n'a de terrain que le nom, puisque les Messerschmitt doivent se poser au milieu des blés qui attendent d'être fauchés. Aucune infrastructure n'attend la JG 2, dont l'état-major emménage dans un élégant château de la Renaissance en bordure du champ. Personne ne connaît ce trou perdu au milieu de nulle part, dont la seule évocation du nom ne tardera pourtant pas à faire frémir les pilotes alliés les plus endurcis : Beaumont-le-Roger.

La bataille de France est terminée. Se prépare maintenant une autre bataille, qui sera autrement plus dure pour la « Richthofen ».

Le jour de l'aigle est arrivé

Tandis que la JG 2 aménage sa base et que les pertes sont comblées par l'arrivée de nouveaux avions et de nouveaux pilotes (le *Hauptmann* Jürgen Roth a été remplacé par le *Hauptmann* Henning Strümpell à la tête du premier groupe), le grand état-major de la Luftwaffe réfléchit à la suite des événements.

Rapatrié temporairement en Allemagne, le III./JG 2 revient au front le 4 août et prend ses quartiers à Octeville (Le Havre), d'où il prendra part en solo aux combats au-dessus de la Manche et de l'Angleterre.

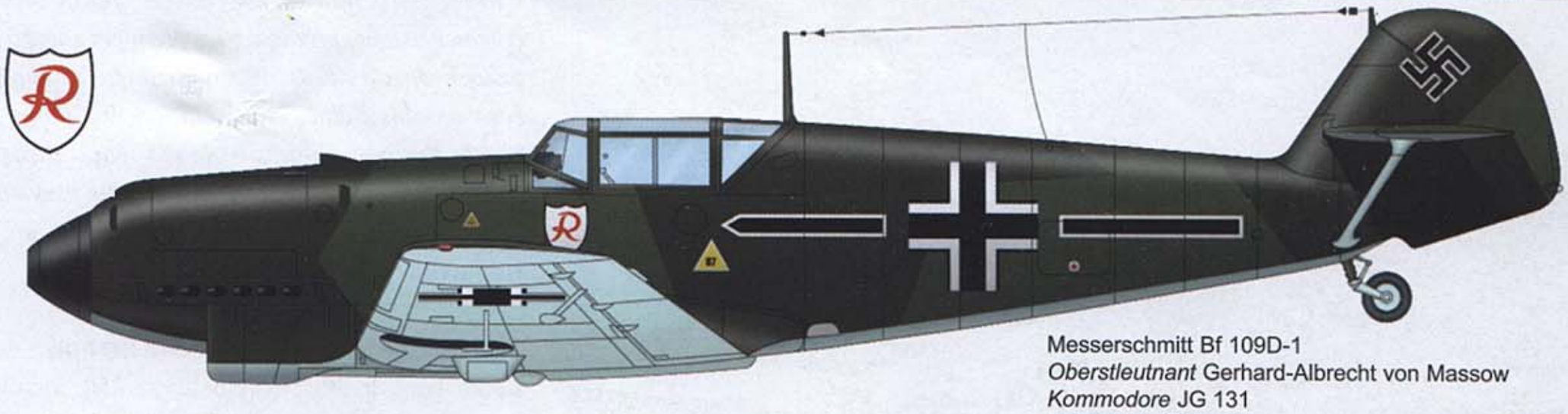
« *Und nun ?* » – et maintenant, qu'est-ce qu'on fait, se demandent les pilotes ? L'Angleterre n'étant pas décidée à se montrer raisonnable sur le plan diplomatique, c'est par la force que la Luftwaffe compte la contraindre à signer la paix. On passera rapidement sur les « préparatifs » de l'opération « Seelöwe », davantage destinés à amuser la galerie qu'à envisager sérieusement un débarquement sur les îles britanniques.

Le mois de juillet 1940 s'écoule plutôt calmement pour la JG 2. Quelques victoires sont néanmoins remportées, notamment par Helmut Wick (un Spitfire le 17 juillet). Avant même le fameux « Adlertag », le ciel s'embrase brusquement le 11 août. La JG 2, qui pour la première fois est engagée dans sa totalité, remporte ce jour-là 21 victoires, dont 13 sont créditées au seul premier groupe lors d'une mission d'escorte de Ju 88A de la KG 54 au-dessus de Portland. Wick profite de l'occasion pour réussir un triplé. Mais la JG 2 subit également ses plus lourdes pertes de toute l'année 1940 : 8 avions détruits et 6 pilotes tués ou portés disparus, parmi lesquels l'*Oberleutnant* Edgar Rempel, *Staka* 6./JG 2, et le *Leutnant* Adolf Steidle, TO III./JG 2.

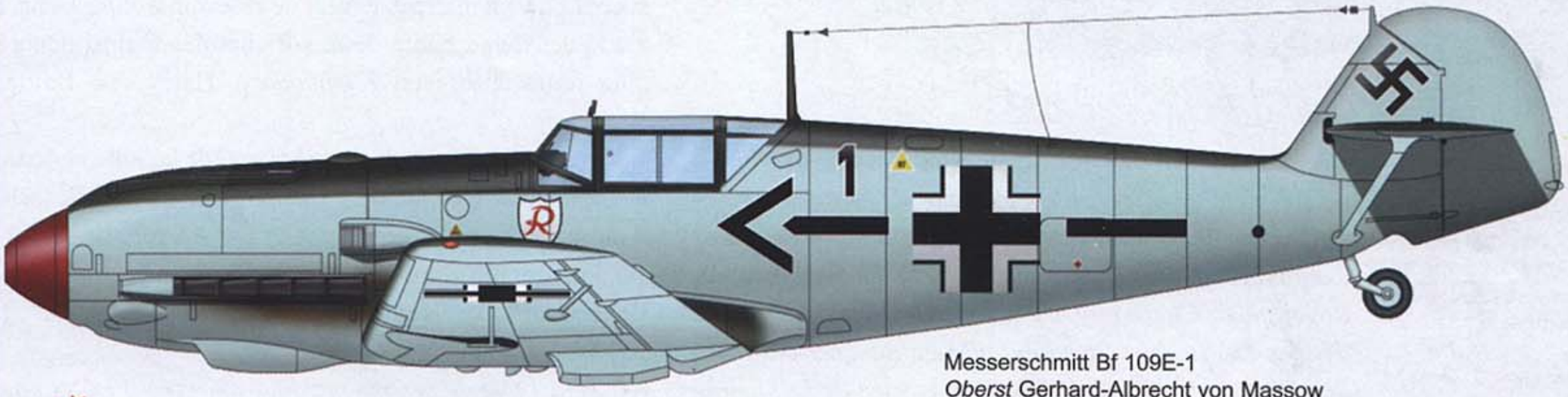
Le « Jour de l'aigle » est infiniment plus calme pour la « Richthofen », en grande partie parce que le mauvais temps limite le nombre de sorties.

Le 18 août, l'*Oberleutnant* Rudolf Möllerfriedrich décolle peu après midi pour sa deuxième mission de guerre. Il s'avérera que ce sera aussi sa dernière :

« *Je n'étais avec la 6./JG 2 que depuis quatorze jours et je n'avais accompli qu'une seule mission de guerre avant le 18 août. C'était le 11 août et je me souviens très bien d'avoir vu mon* Staffelkapitän, *l'*Oberleutnant *Edgar Rempel,*

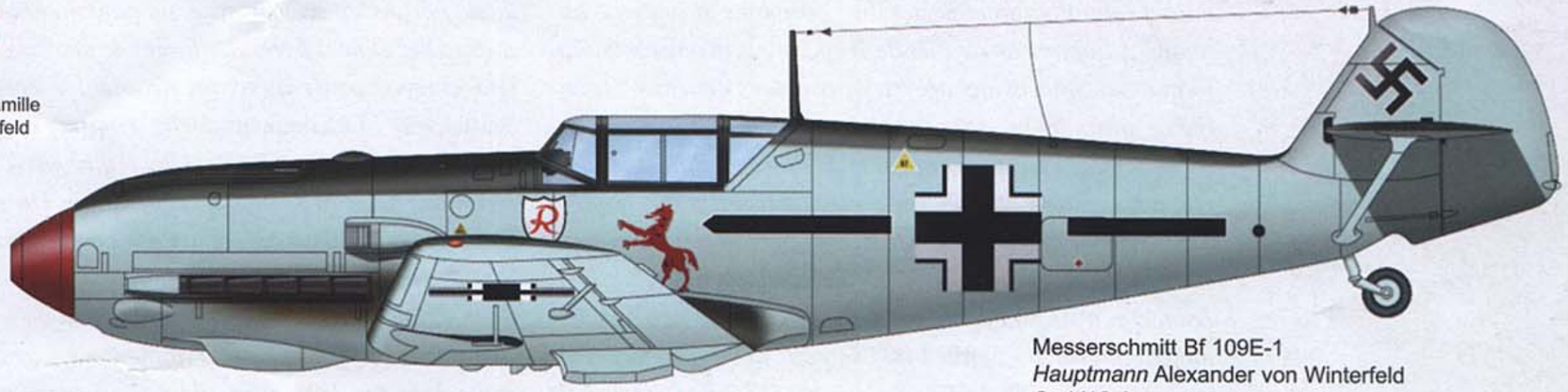


Messerschmitt Bf 109D-1
Oberstleutnant Gerhard-Albrecht von Massow
Kommodore JG 131
Doberitz, 1938.

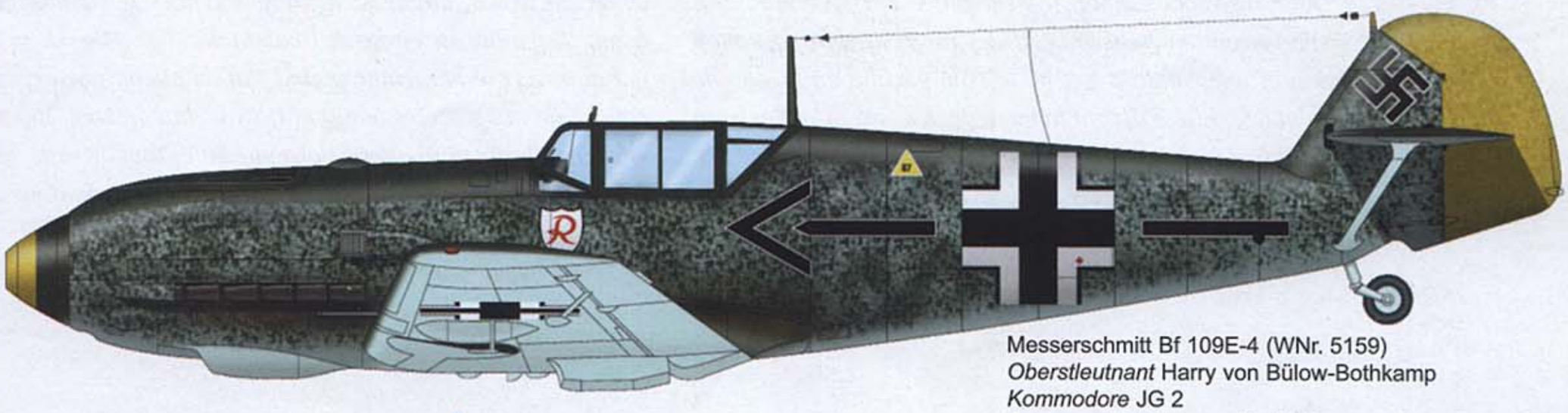


Messerschmitt Bf 109E-1
Oberst Gerhard-Albrecht von Massow
Kommodore JG 2
Francfort-Rebstock, mars 1940.

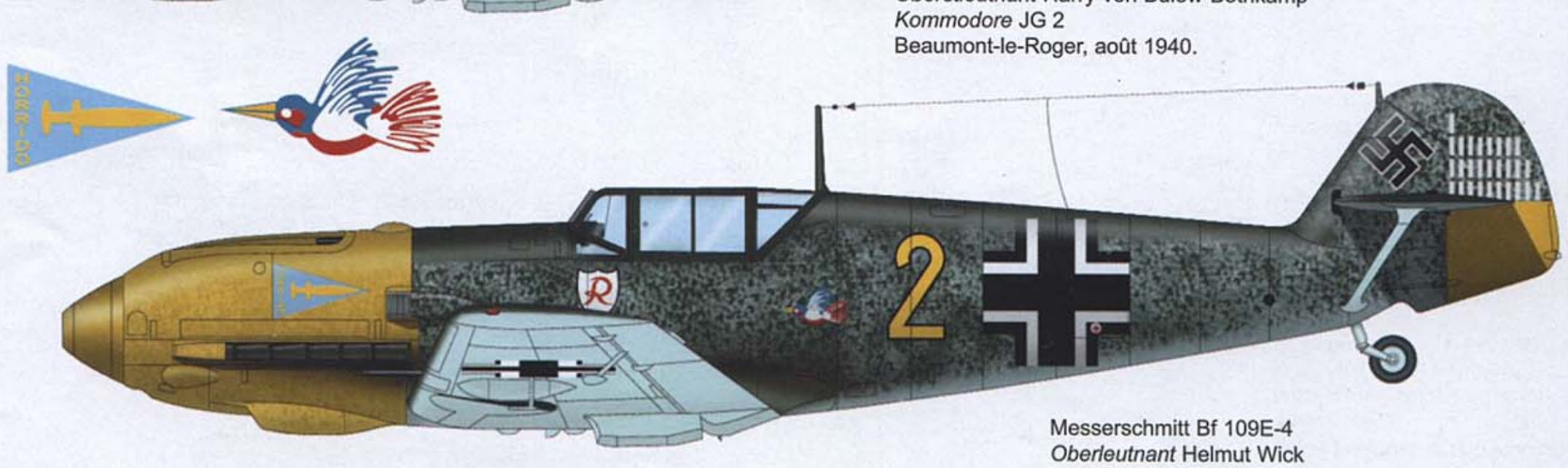
Armes de la famille
von Winterfeld



Messerschmitt Bf 109E-1
Hauptmann Alexander von Winterfeld
Stab/JG 2
Francfort-Rebstock, mars 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4 (WNr. 5159)
Oberstleutnant Harry von Bülow-Bothkamp
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, août 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4
Oberleutnant Helmut Wick
Staffelkapitän 6./JG 2
Calais-Mardyck, 9 septembre 1940.

© P-A. Tilley - 2003

Un qui ne reviendra pas. Le Bf 109E-1 (WNr. 5068) de l'*Oberleutnant* Paul Temme, *Gruppen-Adjutant* du I./JG 2, gît sur le ventre près de Shoreham après avoir été descendu en combat le 13 août 1940.
(Collection C. Goss)

s'écraser en mer au large de Portland. Tout ce que l'on a repéré, c'était une large tache de colorant vert à la surface de l'eau, mais aucune trace de lui.

« *Au matin du 18, nous sommes partis de Beaumont-le-Roger pour Cherbourg où nous avons ravitaillé. Nous devions escorter des* Stuka *qui allaient attaquer des aérodromes près de l'île de Wight. La traversée de la Manche s'est déroulée sans encombre, mais nous étions inquiets; nous craignions tous de tomber en panne d'essence au retour. À l'approche de l'île de Wight, nous avons rompu la formation. Nous avons aperçu trois avions ennemis : un à basse altitude et deux plus haut. Notre* Staffelführer, *l'*Oberleutnant *Gerlach, a décidé de passer à l'attaque. Il a piqué avec son* Rottenflieger *pour attaquer l'avion le plus bas. Ils ne l'ont pas eu, alors j'ai décidé de tenter ma chance. Mon* Rottenflieger, *l'*Oberfeldwebel *Wilhelm Laufer, m'a suivi et après ma passe, j'ai vu l'avion ennemi fumer. Après avoir perdu 1 000 m, nous avons commencé à reprendre de l'altitude. C'est alors que j'ai vu un Spitfire; il piquait droit sur moi et, après m'avoir séparé de l'*Oberfeldwebel *Laufer, il s'est placé derrière moi. J'ai distinctement entendu le bruit des projectiles frapper mon avion et une rafale a touché le côté gauche au niveau de l'habitacle. Elle a détruit la manette des gaz, m'a blessé au bras et fracassé ma main gauche. Elle a aussi changé le pas de l'hélice ! J'ai compris qu'il ne servirait à rien de tenter de revenir en France, alors j'ai mis le cap sur l'île de Wight et, une fois au-dessus de la terre ferme, j'ai sauté.*

« *Mon parachute s'est ouvert normalement et j'ai commencé à me prodiguer les premiers soins à l'aide de ma trousse de survie. Je ne savais pas où mon avion s'était écrasé, mais j'étais conscient que le Spitfire qui m'avait abattu tournait au-dessus de ma tête. J'avais atterri près d'une auberge de jeunesse que j'avais fréquentée dans les années trente et je fus fait prisonnier par un soldat de la* Home Guard. [3] »

Au cœur de la bataille d'Angleterre

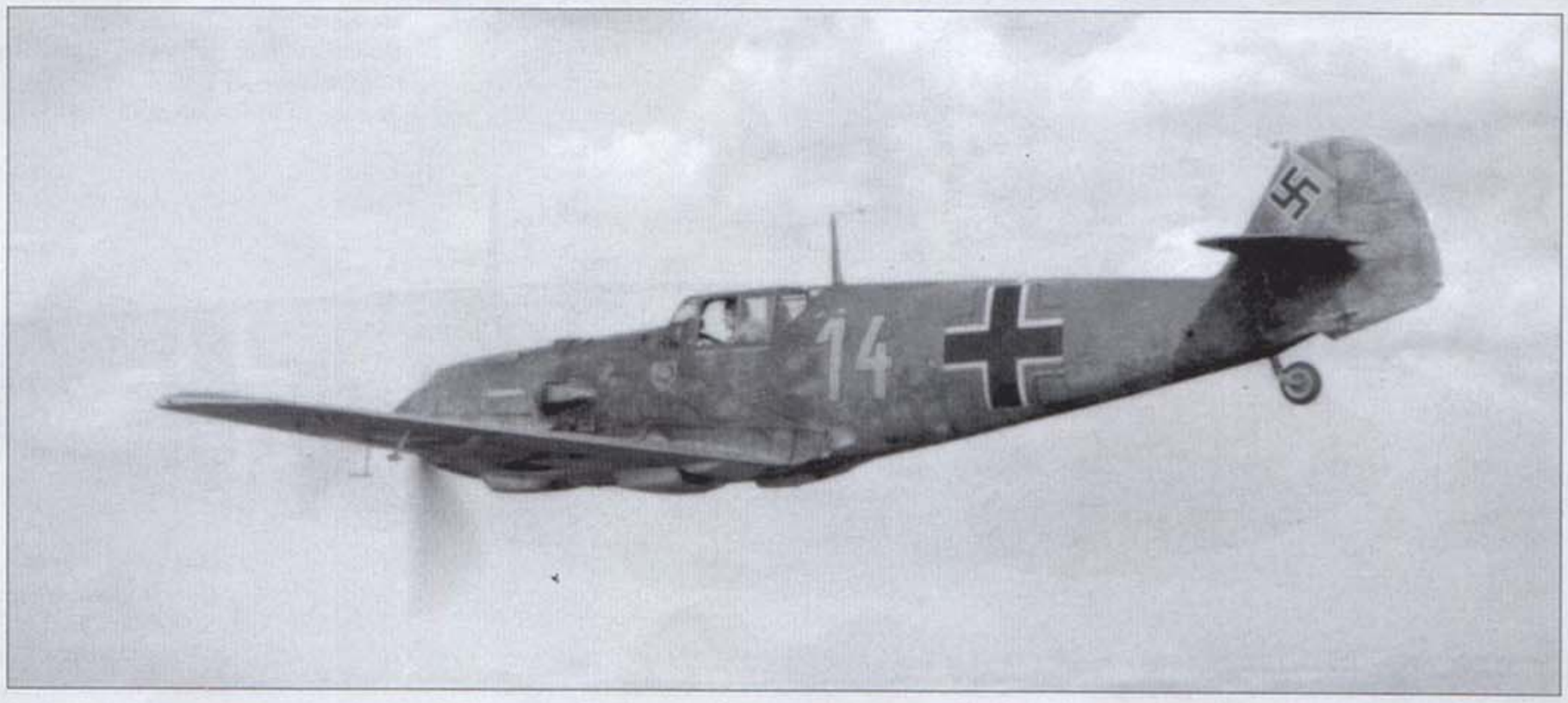
Le 25 août, la JG 2 enregistre sa 250e victoire depuis le début des hostilités et Helmut Wick sa 20e personnelle. Ce succès lui vaut immédiatement de recevoir la *Ritterkreuz*. Il est le deuxième pilote de la « Richthofen » ainsi honoré, cinq jours après son *Kommodore*, Harry von Bülow-Bothkamp.

Le 26 août se déroule la dernière grande bataille aérienne avant le point d'orgue du 15 septembre. Ce jour-là, la JG 2 au grand complet accompagne une escadre de He 111 sur Portsmouth – un jour dont se souviendra longtemps l'*Oberleutnant* Hans-Theodor Griesenbach de la 2./JG 2 [3] :

« *C'était l'une de ces magnifiques journées d'été et nous avons décollé pour une mission d'escorte sur Portsmouth. Je ne portais qu'une chemise, un pantalon bleu, des bottes auxquelles étaient fixées des fusées de détresse et un gilet de sauvetage. J'avais aussi un pistolet. Je commandais la* Staffel, *car l'*Oberleutnant *Heinz Greisert ne volait pas ce jour-là. Juste avant d'être touché, j'ai réussi à attaquer et à incendier un Hurricane qui attaquait un He 111; le parachute du malheureux pilote est resté coincé dans la cabine de l'avion en feu. S'il avait pu sauter, il aurait atterri à côté de moi, car, tout de suite après, il y a eu un grand bruit et une odeur de brûlé dans l'habitacle. Il y avait de grands trous dans les deux ailes, alors j'ai pensé que j'avais été attaqué de dessous. Je n'ai pas attendu. J'ai basculé mon avion sur le dos, largué la verrière et poussé le manche en avant. J'ai alors été éjecté de l'habitacle.*

« *J'ai ouvert le parachute quand j'ai eu atteint une mince couche de nuages vers 6/800 m (j'avais fait environ 200 m en chute libre) et j'ai atterri dans une haie. Tout de suite, de nombreux civils sont sortis des maisons aux alentours;*

[3] Témoignage recueilli par Chris Goss.



Le Bf 109E-1 (« 14 jaune ») du *Leutnant* Franz Fiby de la 3./JG 2, probablement en juillet 1940.
On note que le capot est entièrement jaune, mais que le gouvernail est resté camouflé.
(Collection C. Goss)

Alexander von Winterfeldt

Alexander von Winterfeldt (à gauche sur la photo) est ce que l'on peut appeler un jeune homme de bonne famille. Né en décembre 1898 à Berlin, il commence la Grande Guerre dans un régiment de grenadiers, puis passe à l'aviation. Il est affecté à la *Jasta* 20, avec laquelle il remporte 4 victoires.
Après la guerre, il s'engage dans les corps francs pour combattre les Bolchéviques. Évidemment, l'arrivée de Hitler au pouvoir ne peut que le réjouir. Commandant de réserve, il est rappelé dans la Luftwaffe en septembre 1939; il va bientôt avoir 41 ans. D'abord affecté au *Geschwaderstab* de la JG 2 après remise à niveau, il combat en France au sein de la 3./JG 2. Il remporte 3 victoires avec cette escadrille (18, 19 et 20 mai) avant de prendre le commandement de la 8./JG 2. Il rajoute 2 autres victoires à son palmarès (6 et 10 juin).
Le 31 juillet, il est promu *Kommandeur* du III./JG 52, mais son groupe est affecté à la défense de Berlin et ne participe pas à la bataille d'Angleterre. Le 14 octobre, Winterfeldt prend le commandement du III./JG 77 et se retrouve promu *Major*. Il participe à l'opération « Marita » dans les Balkans. Le 14 mai 1941, il remporte sa sixième victoire au-dessus de la Crète.
Le 22 juin 1941, le III./JG 77 est engagé dans la campagne de Russie. Winterfeldt abat deux DB-3 (26 juin et 4 juillet). Ce sont ses dernières victoires. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 5 juillet. Épuisé, sans doute en raison de son âge, il doit quitter le front. Après quelques mois de repos, il prend le commandement d'une école de pilotage près de Vienne en décembre 1941. Le 16 mai 1942, trahi par son moteur, il se tue aux commandes d'un Bf 109E.

certains m'ont même apporté une tasse de thé ! Comme je n'avais aucun uniforme reconnaissable, ils ont cru que j'étais australien. J'ai continué à jouer le jeu, mais un militaire en moto est arrivé vers moi. Lui savait que j'étais allemand et j'ai été emmené en captivité assis sur l'arrière de la selle ! »

Selon toute vraisemblance, Griesenbach est tombé victime du Hurricane piloté par le *Pilot Officer* D.R. van den Hove d'Ertsenrijck du N° 43 *Squadron*.

Le 28 août, le *Stab* et les trois groupes se rapprochent du Pas-de-Calais, s'installant à Calais ou près de St-Omer (Oye-Plage). La *Luftflotte* 3 a enfin été sensible aux demandes des pilotes qui se plaignaient de la trop grande distance à parcourir en décollant du Havre ou de Beaumont-le-Roger. Leur nouveau déploiement leur permet d'atteindre plus facilement le Sud de l'Angleterre et même Londres.

Pendant les durs combats de la fin août et de la première semaine de septembre, victoires et pertes s'accumulent de manière très sensible. Le I./JG 2 est le groupe le plus performant de toute la chasse allemande, remportant 51 victoires pour la perte d'un pilote tué et trois faits prisonniers. Il est incontestable que des pilotes comme Wick, Machold (ce dernier portant son palmarès de 12 à 21 succès) ou Otto Bertram (7 victoires en 4 jours) ont joué un véritable rôle de locomotive.

Place aux jeunes

Cependant, malgré les communiqués triomphalistes de la propagande nazie, l'Angleterre et son *Fighter Command* n'ont toujours pas été vaincus. Certes, ce dernier est plutôt mal en point, mais dans cette partie de poker menteur, c'est la Luftwaffe qui va se coucher la première. Mécontent des résultats de ses pilotes de chasse, Göring, qui vient de subir la fureur du Führer, décide de faire « place aux jeunes ». Le 2 septembre, Bülow-Bothkamp est promu à l'état-major du *Jafü* 3, laissant sa place de *Kommodore* à l'ancien as de la « Légion Condor », le *Major* Wolfgang Schellmann. Du coup, le *Hauptmann* Karl-Heinz Greisert le remplace à la tête du II./JG 2, tandis qu'un autre « vieux », le Dr. Erich Mix, cède le commandement du III./JG 2 au *Major* Otto Bertram. C'est à cette époque que Helmut Wick, dans sa fulgurante ascension, parvient à la tête du I./JG 2.

La participation de la JG 2 aux phases critiques de la bataille d'Angleterre (7-15 septembre) est minimaliste et les missions deviennent plus routinières. Elles n'en comportent pas moins de dangers, comme en fait l'expérience le *Leutnant* Max Himmelheber, TO du I./JG 2 [4] :

« *Le 6 septembre, mon escadre effectuait un vol de routine au-dessus du Sud de l'Angleterre. Jusqu'ici j'avais toujours volé avec le* Stab *de la JG 2, mais ce*

[4] Témoignage recueilli par Chris Goss.

Entre deux missions, un pilote et un mécano de la 7./JG 2 s'amusent avec un chiot. Au second plan, un Bf 109E-4 portant l'insigne du pouce enfonçant le haut-de-forme de Chamberlain. En septembre 1940, cet insigne date un peu. (ECPA-D)

Un fermier français est en train de prodiguer les premiers soins au *Leutnant* Julius Meimberg, *Staka* 3./JG 2, abattu le 23 juillet 1941 près de Brélès (Finistère). En arrière-plan, on aperçoit son Bf 109E-7 (WNr. 7671) « 1 jaune ». (Photo ww2images.com)

jour-là, j'étais avec le I./JG 2 sous les ordres du Hauptmann *Henning Strümpell. Nous avons volé jusqu'à la périphérie sud de Londres et nous avons été impliqués dans un combat aérien avec des chasseurs anglais. J'ai reçu une balle dans le radiateur qui a coupé le moteur. J'étais à 10 000 m et j'ai essayé de planer jusqu'à l'un de nos navires de la Croix Rouge dans la Manche pour pouvoir sauter. Près de la côte, j'ai survolé à 2 000 m d'altitude un aérodrome militaire et j'ai été attaqué par deux Hurricane qui m'ont contraint à évacuer mon avion. J'ai atterri dans un pré. Comme j'étais blessé, j'ai été conduit à un hôpital civil dans une petite ville qui devait être Maidstone et où j'ai été opéré. Une semaine plus tard, j'ai été transporté à l'hôpital militaire de Woolwich.* »

Max Himmelheber a probablement été abattu par le *Flying Officer* J. Topolnicki du N° 601 *Squadron*, qui a été descendu à son tour, vraisemblablement par l'*Oberleutnant* Otto Bertram. Topolnicki, blessé aux mains et aux jambes, doit également sauter en parachute. Il sera tué dans un accident quinze jours plus tard. Quant à Bertram, après avoir reçu la *Ritterkreuz*, il sera retiré du front le 28 octobre, conformément au règlement de l'armée allemande. Des trois frères Bertram, tous servant dans la Luftwaffe, il est devenu la veille le dernier survivant.

La disparition de Helmut Wick

Au cours de la première semaine d'octobre, le I./JG 2 ne revendique pas moins de 31 victoires – sans la moindre perte. En particulier, le 5 octobre, en deux missions d'escorte de bombardiers, le groupe revendique 13 chasseurs anglais, dont quatre sont attribués à Wick qui, ce jour-là, dépasse d'une unité le nombre fatidique de 40 victoires, synonyme de l'attribution des *Feuilles de Chêne*. Il est le troisième pilote de la Luftwaffe à recevoir cette haute distinction.

L'ascension du jeune as est fulgurante, mais elle sera aussi météorique. Simple sous-lieutenant pilote au début de la guerre, en un an il est parvenu au poste de *Kommodore*, qu'il occupe depuis le 21 octobre, avec le grade de commandant. Mais il a les dents longues et la course aux victoires dans laquelle il s'est lancé en compagnie de Werner Mölders et d'Adolf Galland va lui être fatale. Il disparaît en combat aérien le 28 novembre. Arno Dill dans Air Fan avait retracé les dernières minutes de son parcours, en particulier grâce au témoignage d'Erich Rudorffer recueilli cinquante années après les faits :

« *Après un transfert de Beaumont-le-Roger vers Cherbourg-Querqueville, nous avons décollé vers 14h20 pour une mission de chasse libre sur le sud de l'Angleterre. La* Stabschwarm *était composé de Wick et de son ailier, Pflanz, ainsi que de Leie et de moi-même. Suivaient les I. et II.* Gruppen. *Mon altimètre indiquait 8 300 m lorsque nous avons dépassé la côte anglaise. Nous avons alors viré vers la gauche et continué notre vol parallèlement au rivage. La visibilité s'était sensiblement dégradée au-dessus de 8 000 m et nous tirions des filets de condensation dans une*

Werner Machold

Werner Machold est né dans une petite ville de Thuringe en juillet 1913. Il entre très jeune dans la Luftwaffe et au moment où la guerre éclate, il vole comme *Feldwebel* à la 1./JG 2. Promu *Oberfeldwebel* peu avant la camapgne à l'Ouest, il remporte dix victoires. Il en est à 21 le 5 septembre quand il décroche la *Ritterkreuz*. Il est affecté à la 9./JG 2 peu de temps plus tard et prend le commandement de la 7./JG 2 début 1941 avec le grade d'*Oberleutant*.

Le 6 juin 1941, son Bf 109E-7/Z (WNr. 5983) est atteint au radiateur par la DCA d'un destroyer britannique au cours d'une attaque à basse altitude contre un convoi au large de Portland. Machold se pose sur le ventre à Swanage où il est fait prisonnier. Il sera promu *Hauptmann* pendant sa captivité.

Werner Machold est décédé en avril 1968.

Le nombre de ses victoires reste encore sujet à caution. Si le chiffre de 32 est généralement accepté, les experts allemands n'en ont retrouvé que 26. Si les quatre victoires qui n'ont pas été attribuées nominativement concernent peut-être le palmarès de Werner Machold, il en manque quand même deux.

14.05.40	MS.406	Sedan
	MS.406	Sedan
19.05.40	Hurricane	Cambrai
20.05.40	Blenheim	Péronne
	Blenheim	Péronne
21.05.40	MS.406	Compiègne
	MS.406	Compiègne
26.05.40	Spitfire	Calais
03.06.40	Bloch 152	Reims
	Bloch 152	Reims
11.08.40	Curtiss	Portland
13.08.40	Spitfire	Brighton
26.08.40	Spitfire	Portsmouth
30.08.40	Hurricane	Londres
	Hurricane	Goudhurst
	Hurricane	Goudhurst
31.08.40	Hurricane	Lydd
02.09.40	Spitfire	New Romney
	Spitfire	New Rowney
	Spitfire	Sittingbourne
04.09.40	Spitfire	Folkestone
27.09.40	Spitfire	Portland
28.09.40	Hurricane	Selsey Bill
30.09.40	Hurricane	Portland
	Hurricane	Yeovil
	Hurricane	Sherborne

(Liste dressée par Jochen Prien in *Die Jadgfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 4/I - Einsatz am Kanal and über England*).

Victoires du III./JG 2 non attribuées nominativement

29.04.41	Spitfire	Eastbourne
	Spitfire	Eastbourne
19.05.41	Spitfire	Weymouth
	Spitfire	Weymouth

Wolfgang Schellmann

Wolfgang Schellmann, à gauche, et Helmut Wick qui lui succèdera à la tête de la JG 2 fin octobre 1940.

Wolfgang Schellmann est né en mars 1911 à Cassel. Entré assez jeune dans la Luftwaffe, il obtient son premier commandement, celui de la 2./JG 135, en mars 1935. Le 18 décembre 1937, il arrive en Espagne pour prendre la tête de la 1.J/88. Il y reste jusqu'au 2 septembre 1938. Entre-temps, il revendique 12 victoires, ce qui le place en seconde position du palmarès de ce conflit, derrière Werner Mölders. Ses succès lui valent la *Spanienkreuz in Gold mit Schwerter und Brillanten* (que l'on distingue fort bien sur la photo ci-dessus).

À son retour, après un passage au I./JG 331 et en état-major, on le retrouve au I./JG 77 pendant la campagne de Pologne. Le 15 décembre 1939, il devient le premier *Kommandeur* du nouveau II./JG 2. Il remplace Bülow-Bothkamp à la tête de l'escadre le 3 septembre 1940. Quinze jours plus tard, après avoir remporté sa 11e victoire de la guerre (la 23e au total), il est décoré de la *Ritterkreuz*.

Un mois plus tard, il quitte la « Richthofen » pour la JG 27 avec laquel il participe à l'invasion de la Yougoslavie puis de l'URSS. Son premier combat sur ce nouveau front lui est fatal. Il fait exploser en vol un I-16 près de Kamenki, mais son Bf 109E-7 est fortement endommagé par les débris (selon d'autres sources, il aurait été victime d'une attaque « taran »). Il réussit à sauter en parachute, mais nul ne sait ce qu'il est advenu de lui. Il sera promu au grade d'*Oberstleutnant* à titre posthume.

18.01.38	I-16	Espagne
08.03.38	I-16	Espagne
24.03.38	I-16	Espagne
13.06.38	I-16	Espagne
25.06.38	I-16	Espagne
18.07.38	I-16	Espagne
20.07.38	I-16	Espagne
	I-16	Espagne
12.08.38	SB-2	Espagne
	SB-2	Espagne
14.08.38	I-16	Espagne
20.08.38	I-16	Espagne
15.05.40	Hurricane	Couly
17.05.40	Lysander	Bruxelles
19.05.40	Lysander	Tournai
31.05.40	Spitfire	Furnes
01.06.40	Lysander	Dunkerque
02.06.40	Spitfire	Dunkerque
03.06.40	Morane 406	Épernay
18.07.40	Blenheim	Le Havre
25.08.40	Spitfire	Warmwell
27.08.40	Spitfire	Wareham
31.08.40	Hurricane	Eastchurch
20.04.41	Hurricane	Tanagra
22.06.41	I-16	Kamenki

Les premiers « Friedrich » font leur apparition à la JG 2 début mai 1941. Le III./JG 2 est entièrement transformé sur cette version à la fin du même mois. On voit ici le Bf 109F-2 du *Feldwebel* Heinz Jahner de la 9./JG 2, abattu le 2 juillet 1941. Le pilote n'est que blessé. (Collection C. Goss)

brume épaisse. À près de 8 700 m, je vis soudain vers la droite et en avant à près de 9 000 m, des traces de condensation qui venaient vers nous : des Spitfire ! Ils attaquèrent aussitôt. En raison de la brutale accélération de Wick, qui venait de mettre pleins gaz, nous fûmes vite séparés les uns des autres. Qui a pu vivre ces instants d'autrefois doit se souvenir combien nos "Emil" devenaient poussifs et mous avec leurs 2 700 tours à une telle altitude.

« J'essayai de virer derrière deux Spitfire, mais mon "10 noir" décrocha subitement et je me retrouvai à l'étage en dessous. Lorsque j'eus récupéré un peu de puissance, je vis devant moi un Messerschmitt qui virait lentement à gauche sur l'aile avant de descendre. Je voulus savoir de qui il s'agissait et je reconnus la machine de Wick. Je cherchai à me rapprocher au plus près et au mieux du Messerschmitt qui volait de façon tout à fait inhabituelle, afin de savoir ce qui se passait. La machine ne fumait pas et l'hélice tournait régulièrement. Je vis alors qu'une gerbe de balles avait frappé l'appareil à travers la cabine, depuis l'arrière de l'emplanture de l'aile jusqu'au bâti-moteur. Je reconnus Wick sous son masque à oxygène et j'eus la conviction qu'il était mort. À 200 m, le Messerschmitt bascula à la verticale et alla percuter l'eau en soulevant une immense fontaine.

« Afin de déterminer exactement le lieu de la chute, je rentrai au compas et à la montre à basse altitude – l'endroit étant proche de la côte anglaise. Le retour fut très juste et j'atterris après 100 mn de vol à 16h00 à Cherbourg, l'hélice s'arrêtant alors que je survolais la dernière dune ! À 16h30,

« Heino » Greisert (ici au centre) fait fonction de *Kommodore* de la JG 2 pendant un peu plus de deux mois après la disparition de Wick.
Ce pilote discret, ancien de la guerre d'Espagne où il a remporté une victoire, en obtiendra 33 autres avant d'être tué au combat à la JG 3 le 22 juillet 1942.
(Collection J.V. Crow)

je dus redécoller sur ordre exprès de Göring pour emmener une patrouille. J'atterris à nouveau à Cherbourg à 17h30, après 50 mn d'une recherche infructueuse. »
Des explications confuses et parfois contradictoires de Rudi Pflanz, le haut état-major en tirera la conclusion suivante : porté disparu. L'on sait maintenant que le Bf 109E-4 WNr. 5344 a été descendu par le *Pilot Officer* J.C. Dundas du N° 609 *Squadron*, porté également disparu dans l'engagement, probablement abattu par Pflanz.

Enfin ! des Bf 109F

La disparition du jeune *Kommodore* de la JG 2 (il était alors le plus jeune commandant d'escadre de la Luftwaffe) marque un véritable tournant non seulement dans l'histoire de la « Richthofen », mais aussi dans la guerre. Depuis septembre 1939, la Luftwaffe a volé de succès en succès. Or, il faut bien avouer qu'elle s'est cassée les dents sur la RAF. Le temps des victoires est révolu, tout au moins sur le front Ouest. À partir du début 1941, la chasse allemande va progressivement se retrouver sur le reculoir face à une RAF de plus en plus agressive et n'hésitant plus à porter la guerre sur le Continent. D'autant, qu'en vue des prochaines opérations dans les Balkans, en Méditerranée et, bien sûr, en Russie, les groupes de chasse quittent l'un après l'autre la France pour leur nouveau théâtre d'opérations. La défense à l'Ouest n'est désormais plus l'affaire que de la JG 2 et de la JG 26.
Sur le plan administratif, le *Hauptmann* Karl-Heinz Greisert prend le commandement de l'escadre à titre provisoire, tout en continuant à assumer ses fonctions de *Kommandeur* du II./JG 2. Ce n'est qu'à la mi-février 1941 qu'arrive le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar pour prendre la tête de la JG 2. Les premiers Bf 109F-2 sont pris en compte début mai et dès la fin du mois les trois groupes et le *Stab* sont entièrement rééquipés.
Cette nouvelle version est la bienvenue, car le *Fighter Command* a mis le Spitfire Mk. V en service en mars et les « Emil » ne sont pas à la noce.

Im Westen nichts neues

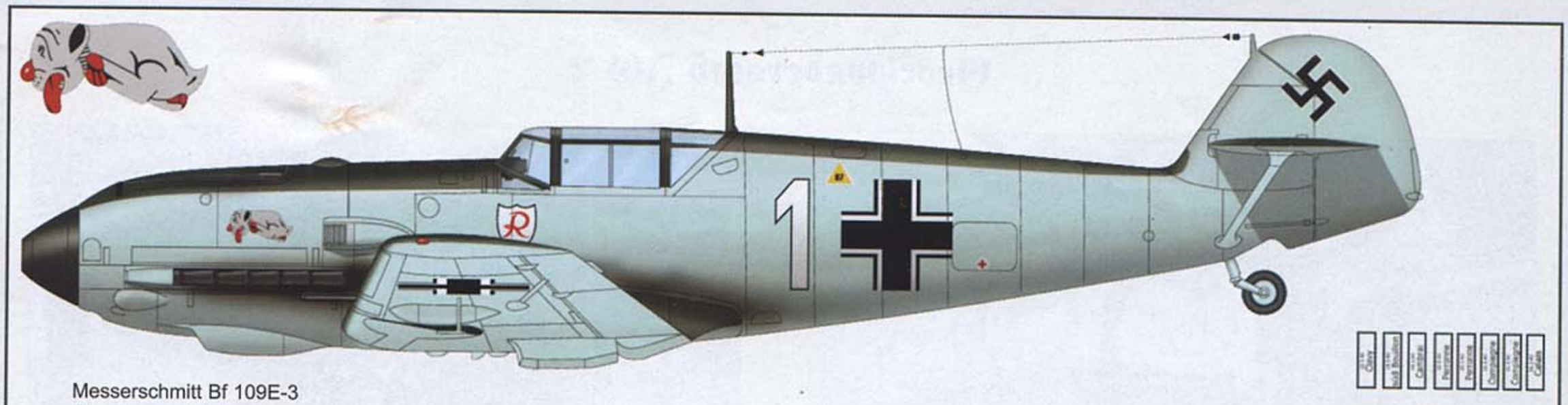
Fin mars, le II./JG 2 est envoyé à Brest en protection des croiseurs lourds *Scharnhorst* et *Gneisenau* qui viennent de rallier le port breton après une belle tournée dans l'Atlantique Nord. Il n'y reste qu'une semaine.

L'*Oberstleutnant* Walter Oesau est rappelé du front de l'Est pour prendre le commandement de la JG 2 début juillet 1941. On le voit ici aux commandes de l'un de ses Bf 109F-4 (WNr. 7554). (Bundesarchiv-Coblence)

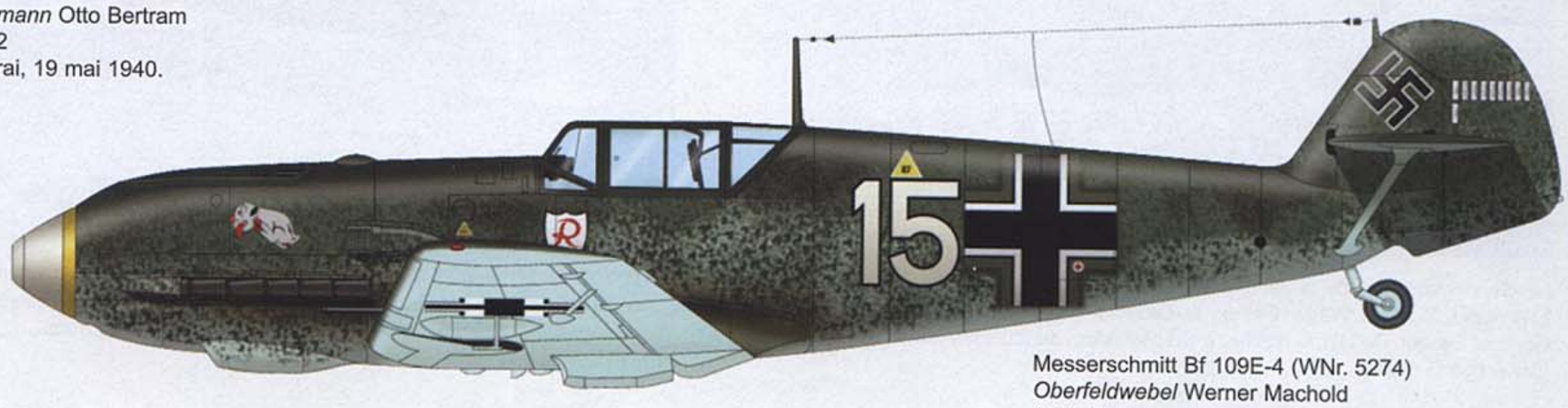
Wilhelm Balthasar

Wilhelm Balthasar est né à Fulda en février 1914. Il s'engage dans l'armée en 1933 et rejoint la Luftwaffe deux ans plus tard avec le grade de sous-lieutenant. Il participe à la guerre d'Espagne, d'abord comme pilote de reconnaissance (ce qui ne l'empêche nullement de remporter sa première victoire le 20 janvier 1937), puis comme pilote de chasse. Il termine la guerre avec 6 victoires à son compteur.
Il prend part à la campagne de Pologne en tant que *Hauptmann* et *Kapitän* de la 1./JG 1, mais il doit patienter jusqu'à la campagne à l'Ouest pour obtenir sa septième victoire. Entre le 11 mai et le 13 juin 1940, il revendique 23 victoires, parvenant ainsi à un total de 30 à la fin de la « Blitzkrieg ».
Le 14 juin, il est le deuxième pilote à recevoir la *Ritterkreuz*, derrière l'incontournable Werner Mölders. Début juillet, sa *Staffel* est rebaptisée 7./JG 27 et Balthasar est muté peu après à l'école de Werneuchen. Le 1er septembre 1940, il se voit confier le commandement du III./JG 3, mais il est blessé en combat trois jours plus tard. Malgré de sévères blessures aux jambes, il remonte dans son avion deux semaines plus tard et revendique cinq nouvelles victoires avant d'être contraint à une hospitalisation.
Le 16 février 1941, il prend le commandement de la JG 2. Le 2 juillet, après sa 40e victoire, il reçoit les Feuilles de Chêne.
Le lendemain, 3 juillet, alors qu'il tente de rompre un combat en piquant pleins gaz, une aile de son Bf 109F-4 se replie, entraînant l'appareil et son pilote dans une vrille mortelle. Il sera promu *Major* à titre posthume.
En 765 missions (dont environ 300 pendant la Seconde Guerre mondiale), Wilhelm Balthasar a remporté 47 victoires (dont 6 en Espagne).

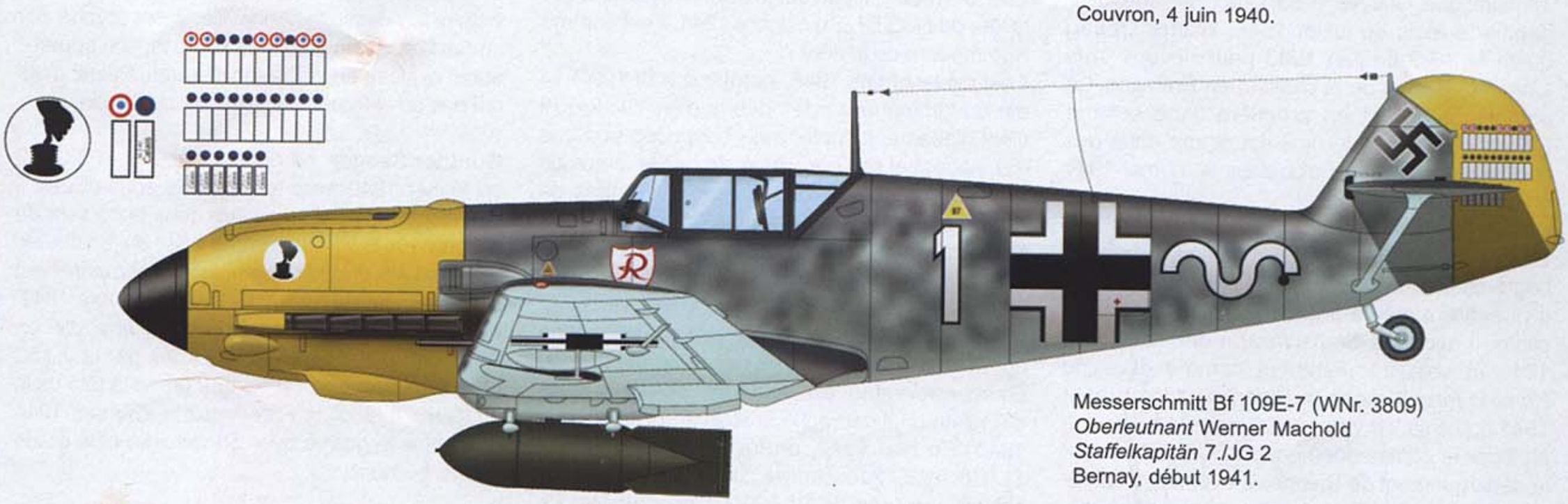
Le calme relatif du front Ouest peut être jugé au fait que la JG 2 ne revendique que 30 victoires au cours des six premiers mois de l'année 1941. Encore faut-il tenir compte de la réussite du II./JG 2 qui revendique 11 victoires à lui seul le 21 juin, veille de « Barbarossa ».
Trois jours plus tôt, le groupe a fait mouvement sur Abbevile-Drucat pour des patrouilles de surveillance entre l'embouchure de la Somme et celle de la Seine. C'est donc en force que le II./JG 2, mené par « Heino » Greisert, répond à un raid de quelque 120 bombardiers et chasseurs anglais contre Le Tréport en fin d'après-midi du 21 juin.



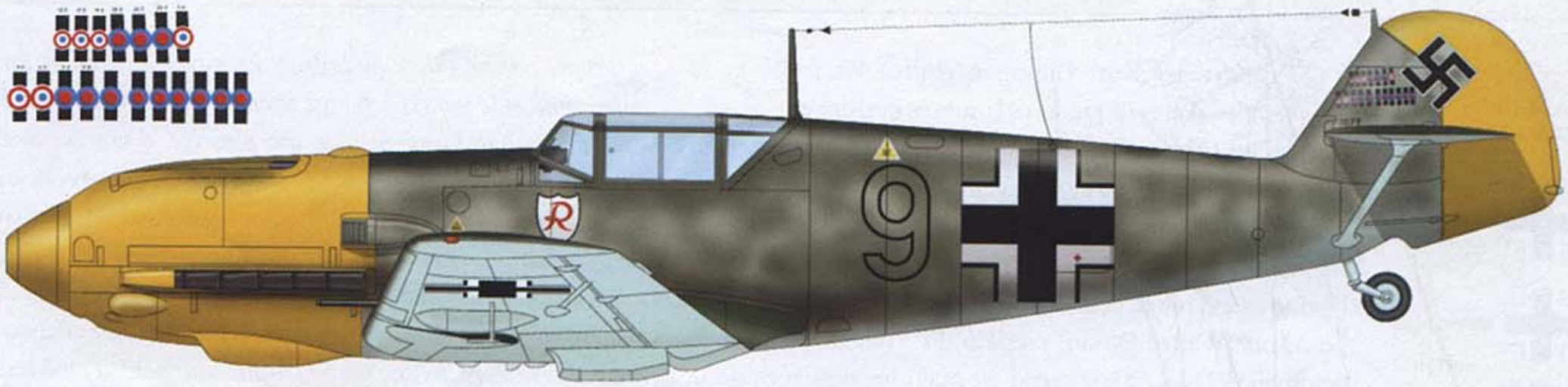
Messerschmitt Bf 109E-3
Hauptmann Otto Bertram
1./JG 2
Cambrai, 19 mai 1940.



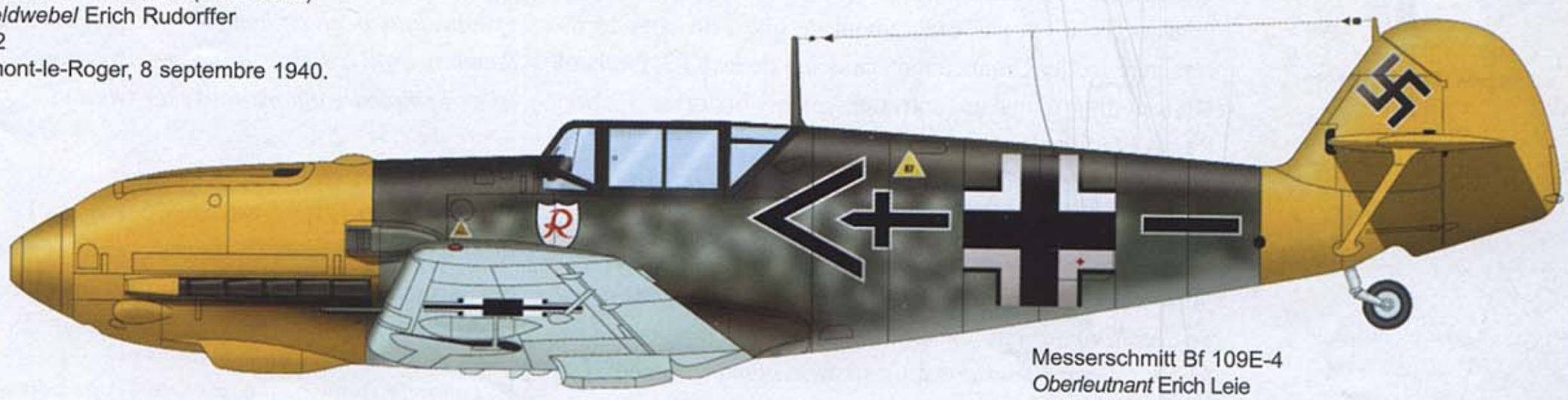
Messerschmitt Bf 109E-4 (WNr. 5274)
Oberfeldwebel Werner Machold
1./JG 2
Couvron, 4 juin 1940.



Messerschmitt Bf 109E-7 (WNr. 3809)
Oberleutnant Werner Machold
Staffelkapitän 7./JG 2
Bernay, début 1941.



Messerschmitt Bf 109E-3 (WNr. 1079)
Oberfeldwebel Erich Rudorffer
2./JG 2
Beaumont-le-Roger, 8 septembre 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4
Oberleutnant Erich Leie
Stab/JG 2
Beaumont-le-Roger, octobre 1940.

© P-A. Tilley - 2003

Geschwaderstab JG 2

Le *Geschwaderstab* de la JG 2 à l'été 1941. De gauche à droite : l'*Oberleutnant* Erich Leie, le *Major* Walter Oesau, le *Leutnant* Rudolf Pflanz et l'*Oberfeldwebel* Günther Seeger. De loin, la meilleure *Stabschwarm* de toute la Luftwaffe en 1941. (Collection C. Goss)

Le Bf 109F-2 du *Leutnant* Rudolf Pflanz à Beaumont-le-Roger au cours de l'été 1941. Chaque avion de la *Stabschwarm* portait une marque bien particulière, composée d'une combinaison de barres verticales, horizontales et de chevrons. (Photo O. Happel)

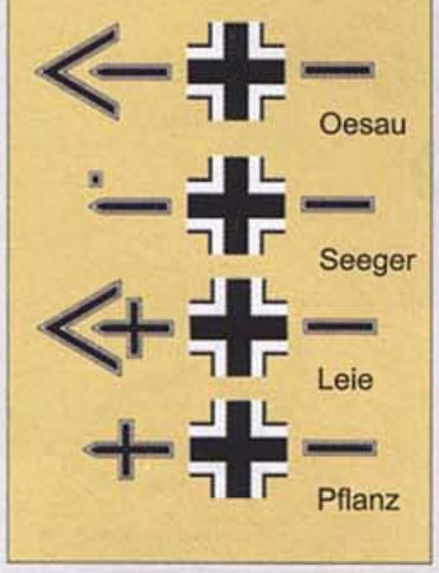
Titulaire des Glaives à sa Croix de Chevalier depuis le mois de juillet 1941, **Walter Oesau** quitte la JG 2 fin juin 1943 pour devenir *Jafü* (*Jagdführer*, chef de la chasse) en Bretagne. En octobre, il revient en première ligne comme *Kommodore* de la JG 1. Il est abattu dans des conditions encore mal élucidées le 11 mai 1944 près de St-Vith (Belgique).

Erich Leie, né en 1916, est considéré comme le boute-en-train de la JG 2 et le plus étonnant est qu'il parvient même à dérider Oesau ! Excellent pilote, il rejoint la *Stabschwarm* dès l'automne 1940 et vole fréquemment comme ailier du *Kommodore*. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 1er août 1941 après sa 21e victoire. En mai 1942, il se voit attribuer le commandement du I./JG 2. Pendant le débarquement de Dieppe, il revendique sa 42e victoire, mais il est abattu et grièvement blessé. Une fois rétabli, il part sur le front de l'Est prendre la tête du I./JG 51. En octobre 1944, il est nommé *Kommodore* de la JG 77.
Il est tué le 7 mars 1945, lorsque son Bf 109G-14 est endommagé par les débris d'un Yak-9 qu'il vient d'abattre. Il saute, mais beaucoup trop bas (60 mètres) et son parachute n'a pas le temps de s'ouvrir. Il avait été proposé pour les Feuilles de Chêne et sera élevé au rang d'*Oberstleutnant* à titre posthume. Il comptait de 118 à 121 victoires (selon les sources) au jour de sa mort.

Rudolf Pflanz, Rudi pour ses camarades, est né en 1914. Il arrive à la JG 2 dès 1938 et entre au *Geschwaderstab* au moment de la bataille d'Angleterre. Il décroche la *Ritterkreuz* le 1er août 1941. En mai 1942, on lui confie le nouveau 11.(Höhe)/JG 2, escadrille d'interception à haute altitude, équipée de Bf 109G-1 pressurisés. Le 31 juillet 1942, juste après avoir remporté sa 56e victoire au-dessus d'Abbeville, il est touché par un Spitfire. Selon certaines sources, son appareil aurait explosé en vol, selon d'autres, Pflanz n'aurait pas eu le temps de s'extraire de l'avion.

Günther Seeger, né en 1918, rejoint la 3./JG 2 en février 1940 avec le grade de sous-officier. Il est affecté à la *Stabschwarm* dans le courant de l'année 1941. Il vole comme ailier de Balthasar, puis de Leie et de Pflanz. Promu *Leutnant*, il est transféré à la 11.(Höhe)/JG 2 en novembre 1942, au moment où cette escadrille est envoyée en Afrique du Nord. Elle est absorbée par la JG 53 et en septembre 1944, Seeger prend la tête de la 7./JG 53. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 23 mars 1944 et termine la guerre avec 56 victoires et le grade d'*Oberleutnant*.

LES MARQUES DU *STAB*/JG 2

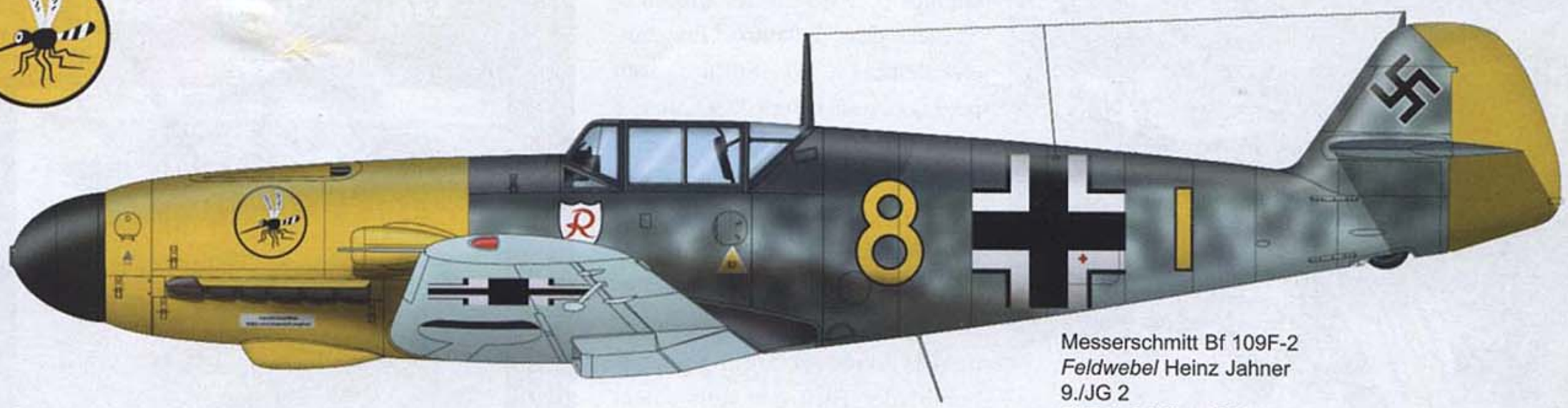


L'*Oberfeldwebel* Kurt Bühligen réalise un triplé et le *Kommandeur* revendique son 13e succès personnel.
Le 3 juillet 1941, la JG 2 perd son deuxième *Kommodore* au combat. Pour tenter de se dégager d'un Spitfire un peu trop agressif, le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar pique en surrégime. Probable faiblesse structurale, l'aile se replie et l'avion et son pilote percutent le sol près de St-Omer.
Le *Major* Walter Oesau, rappelé du front de l'Est où il commande le III./JG 3, prend en main les destinées de la « Richthofen ». Titulaire de 80 victoires et récipiendaire des Glaives, ce n'est pas exactement ce que l'on appelle un caractère facile. Un ancien mécanicien de la JG 2, Gerhard Hieronymus, dans un entretien avec l'historien Robert Randall, brosse le portait du personnage [5] :
« *Son style de management fut à la base de la réussite de la JG 2. Il était partout à la fois, stimulant, encourageant, recadrant chacun, toujours dans l'urgence. Il restait à son poste de commandement jusqu'à la dernière seconde avant de décoller pour être sûr qu'il possédait les renseignements les plus récents pour conduire sa formation au combat.* [...] *Un jour, Oesau a oublié son casque léger d'été dans la cabine du Ju 52 du* Stab. *Par malchance, le Ju 52 a été emprunté par un pilote de liaison qui devait ravitailler une autre unité et le gars a échangé le casque d'Oesau contre le sien, un casque lourd en cuir, qui plus est, d'une ou deux tailles plus petit. Lors de l'alerte suivante, Oesau a récupéré "son" casque avec sa précipitation légendaire et a laissé échapper un hurlement tel que tous ceux qui ont assisté à la scène ont compris que cela allait barder à son retour. Et ils avaient raison ! Oesau, furieux, avec une profonde marque rouge sur le front laissée par le casque trop petit, a puni tous les mécaniciens, les obligeant à faire des exercices de gymnastique pendant huit jours de six heures à sept heures du matin qu'il a dirigés lui-même. Personne n'a plus jamais égaré la moindre affaire de Walter Oesau !* »

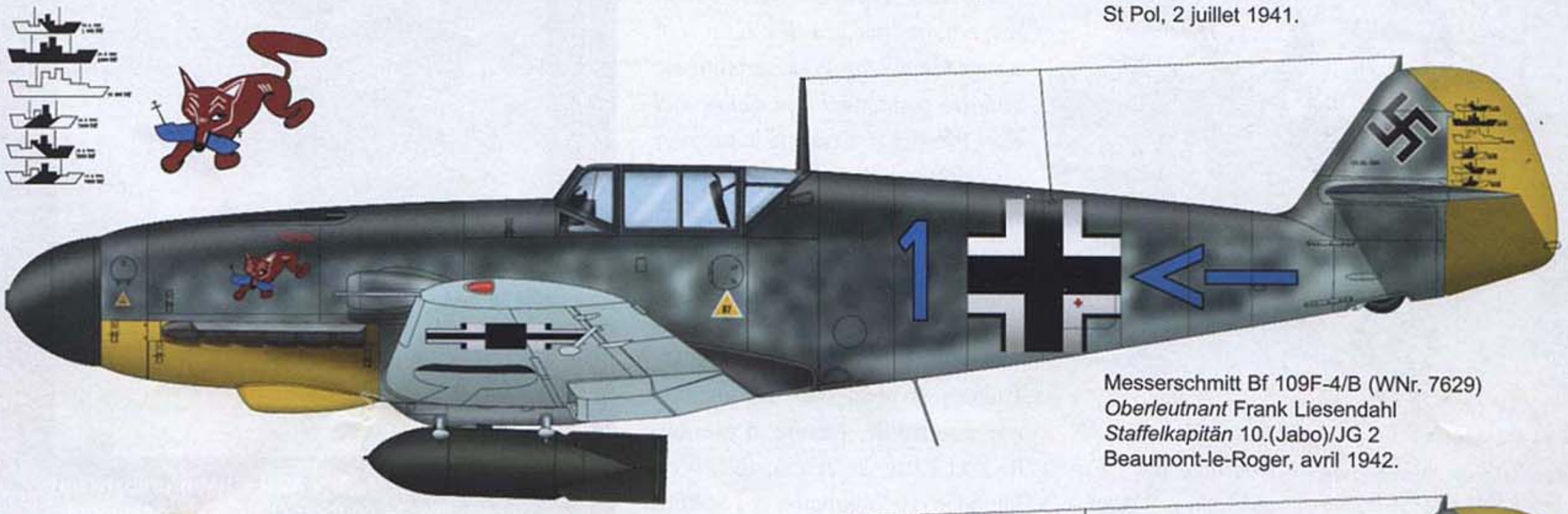
Sale temps pour les Spit V

Début juin, le I./JG 2 est envoyé à Brest. Le 23 juillet, le reste de la JG 2 taille en pièces une formation de Spitfire, revendiquant 31 victoires, dont 15 attribuées à la seule *Stabschwarm* qui attend encore l'arrivée de son nouveau

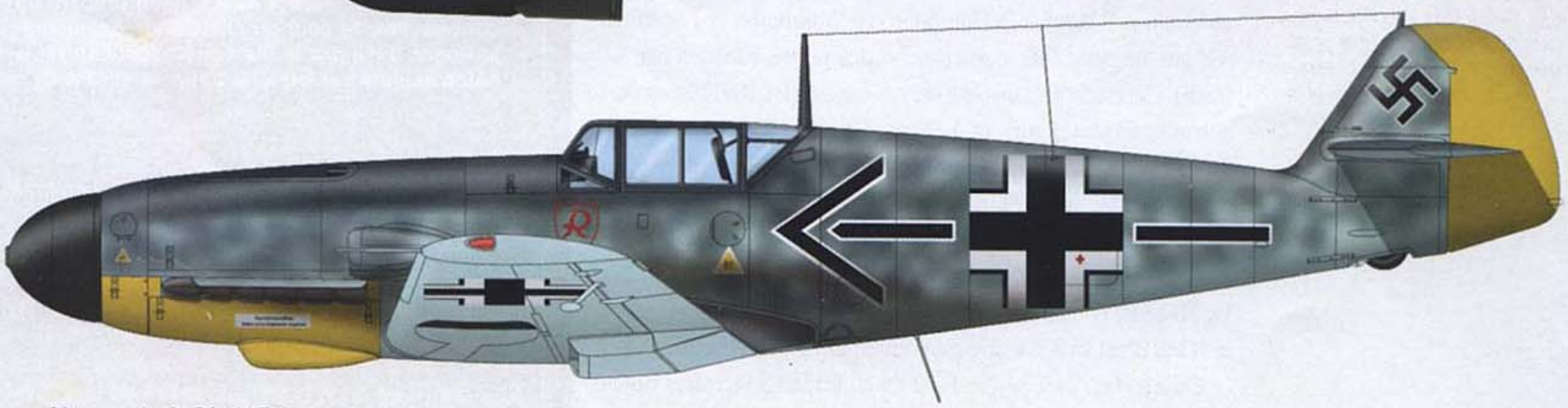
[5] *Luftwaffe Verband*, n° 6, avril 1996. Une biographie de Walter Oesau a été publiée dans notre n° 5 (fév-mars 1999), avec en particulier une enquête sur les circonstances de sa mort



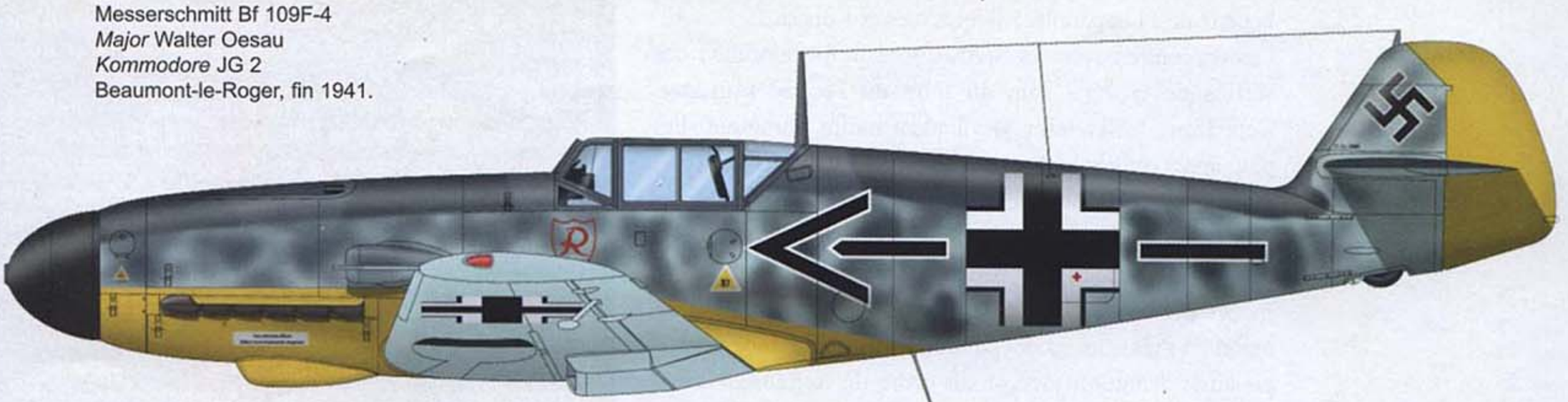
Messerschmitt Bf 109F-2
Feldwebel Heinz Jahner
9./JG 2
St Pol, 2 juillet 1941.



Messerschmitt Bf 109F-4/B (WNr. 7629)
Oberleutnant Frank Liesendahl
Staffelkapitän 10.(Jabo)/JG 2
Beaumont-le-Roger, avril 1942.



Messerschmitt Bf 109F-4
Major Walter Oesau
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, fin 1941.



Messerschmitt Bf 109F-4 (WNr. 7334)
Major Walter Oesau
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, fin 1941.

Messerschmitt Bf 109F-2
Oberfeldwebel Günther Seeger
Stabschwarm JG 2
Beaumont-le-Roger, été 1941.

© P-A. Tilley - 2003

Walter Oesau et une mascotte de la JG 2 à Beaumont-le-Roger. La salle d'opérations était protégée par un rempart en bois que l'on distingue en arrière-plan. (Phcto O. Happel)

Kommodore; Leie et Pflanz sont crédités de... 6 victoires chacun et Seeger des 3 autres. En fait, « seulement » 11 Spitfire sont perdus ce jour-là lors du « Circus » n° 60 sur Marzingarbe. Les pertes allemandes se limitent à un pilote tué et deux avions détruits.

La RAF ayant découvert brutalement que le *Scharnhorst* a déserté Brest pour La Pallice, elle envoie dans la soirée six Stirling pour le bombarder. Bien que trois soient revendiqués par le I./JG 2, un seul est en fait abattu. Pour sa huitième victoire personnelle, le *Feldwebel* Karl Pfeiffer revendique le premier quadrimoteur de la JG 2 (il a identifié son adversaire comme étant un « Boeing »).

Le lendemain 24 juillet 1941, une sortie en force du *Bomber Command* au-dessus de Brest et La Pallice – en plein jour – est attendue par un solide comité d'accueil. Renforcé par l'Erg.St./JG 2 et l'Erg.Gr./JG 53, le I./JG 2 revendique 5 Halifax, 3 Hampden, 10 Wellington et 4 Spitfire (ce qui est cette fois assez proche des pertes admises par la RAF). Cependant, la casse a été sévère : 10 Bf 109E-7 ont été détruits, faisant 5 tués et 1 disparu. Le *Staffelkapitän* de la 3./JG 2, le *Leutnant* Julius Meimberg, légèrement blessé, a cassé son WNr. 7671 au cours d'un atterrissage en rase campagne. Toutefois, le *Scharnhorst*, qui a reçu cinq bombes anti-blindage, a été sévèrement endommagé.

Le 10 août, Walter Oesau remporte sa première victoire avec la JG 2, c'est sa 87e à titre personnel. Du 16 au 21 août 1941 (« Circus » n° 74 à 84), la JG 2 revendique 43 victoires pour la perte de 11 appareils, 5 pilotes tués et 1 disparu.

Les rencontres avec les Spitfire sont le lot quotidien des sorties de la JG 2 tout au long du second semestre. Cependant, les victoires deviennent moins nombreuses et plus âpres, même si le Bf 109F-2 s'avère supérieur dans presque tous les domaines au Spitfire Mk. V. Les palmarès individuels continuent à grimper, mais plus au même rythme. Le 26 octobre, Walter Oesau remporte son 100e succès personnel. Il est le troisième pilote de chasse allemand (et même au monde, d'ailleurs) à atteindre ce total. Il est aussitôt interdit de vol sur ordre du *Reichsmarschall* Göring, une interdiction qu'il transgressera à la moindre occasion, ayant toujours une bonne excuse pour se retrouver en l'air avec ses pilotes.

L'opposition farouche que rencontre la RAF au cours de ses sorties au-dessus de la France, culminant avec un véritable désastre le 8 novembre, incite le *Fighter Command* à un peu plus de modération jusqu'à la fin de l'année. Ce jour-là, les opérations « Circus » n° 110 et « Ramrod » n° 8, visant respectivement Lille et Ramecourt, se soldent par la perte de 17 Spitfire du 11 *Group*. La JG 2 en revendique 10 (14 étant crédités à la JG 26), dont trois sont homologués à l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell de la 9./JG 2. La « Richthofen » ne perd ni un pilote, ni un avion !

Hans "Assi" Hahn

Le *Hauptmann* Hans « Assi » Hahn prépare un concert dans la cour du château de Beaumont-le-Roger. Il n'a pas quitté son *Abschußstock*, le bâton sculpté sur lequel il s'appuie. (ECPA-D)

« Assi » Hahn est né à Gotha en avril 1914. Il embrasse la carrière militaire dès l'âge de 20 ans et se fait transférer à la Luftwaffe en novembre 1935. Promu officier en avril 1936, il tombe malade et doit déclarer forfait pour les Jeux Olympiques de Berlin où il devait représenter son pays au pentathlon. Devenu *Oberleutnant* en février 1939, il est muté au I./JG 3. En octobre, il est transféré au nouveau II./JG 2 dont il prend le commandement de la 4. *Staffel*. Il revendique sa première victoire lors de son premier combat, le 14 mai 1940. Il termine la campagne de France avec 5 victoires.

Pendant la bataille d'Angleterre, il remporte 17 nouvelles victoires, ce qui lui vaut le *Ritterkreuz* qu'il décroche le 24 septembre. Le 16 octobre, avec le grade de *Hauptmann*, il prend le commandement du III./JG 2. Après ses 40 et 41e victoires, obtenues le 12 août 1941, il se voir décerner les Feuilles de Chêne. Il atteint les 50 victoires le 13 octobre 1941 et les 60 le 4 mai 1942. Il remporte son 66e et dernier succès sur le front Ouest le 16 septembre 1942. À la fin du mois, il est muté au II./JG 54 sur le front de l'Est. Devenu *Major* en janvier 1943, il remportera 42 nouvelles victoires avant de devoir poser son Bf 109G-6 dans les lignes ennemies à la suite d'un combat aérien contre un La-5, le 21 février 1943. Il est possible qu'il ait été abattu par l'as soviétique Pavel Grazdanikov du 169 IAP.

« Assi » Hahn passe sept longues années en captivité. À son retour, il est embauché par Bayer Leverkusen, puis prend la direction de la société Wano Schwarzpulver. En 1977, il prend une retraite bien méritée et s'établit avec sa famille dans le Sud de la France.

Il décède du cancer à Münich en décembre 1982.

Il comptait 108 victoires remportées en 560 missions de guerre. Sur les 66 remportées sur le front Ouest, 53 étaient des Spitfire, ce qui en fait l'un des tout meilleurs as de la chasse allemande sur ce théâtre d'opérations.

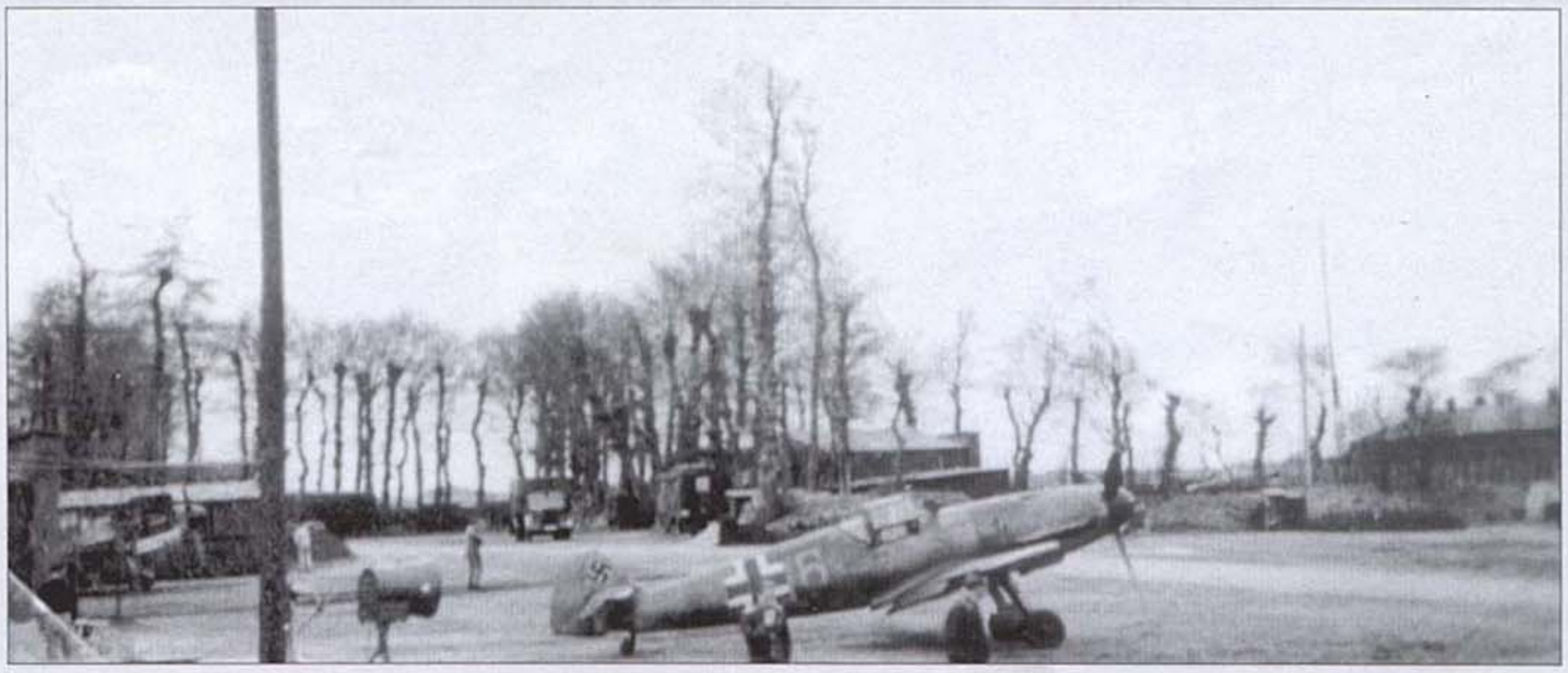
Le Bf 109F-4 (WNr. 9553) de l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell, *Kapitän* de la 9./JG 2, après sa 57e victoire, à Théville le 8 novembre 1941.
La décoration sur le gouvernail représente la *Ritterkreuz mit dem Eichenlaub*, qu'il a reçue après sa 40e victoire le 9 juillet 1941.
(Bundesarchiv - Coblence)

La grande évasion

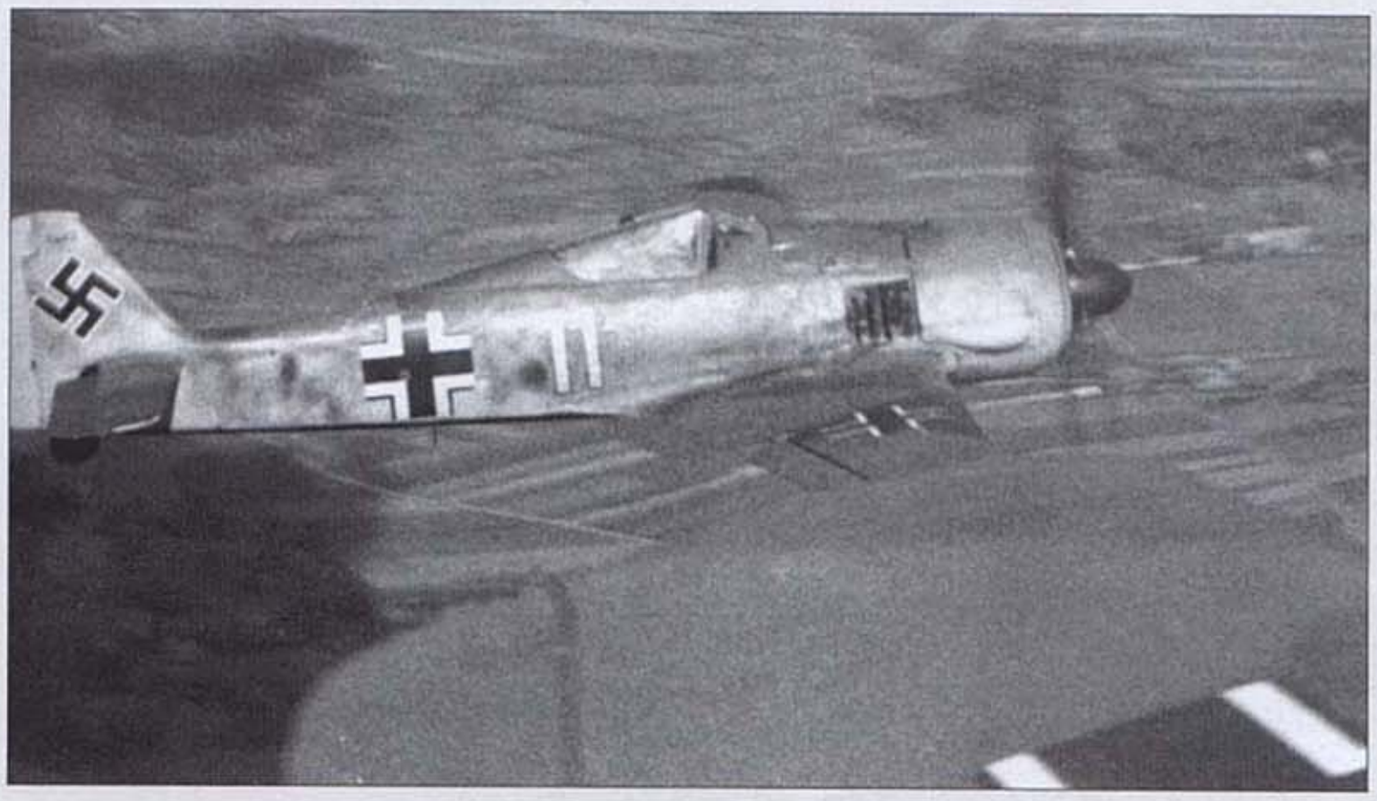
Le 11 février 1942, vers 23 heures, le *Scharnhorst*, réparé et revenu de La Pallice, le *Gneisenau* et le *Prinz Eugen* quittent Brest dans le plus grand secret et se fondent dans la nuit. L'opération « Cerberus » commence.
Hitler a exigé soit le transfert de ces trois unités en Norvège, soit leur démantèlement sur place. La Kriegsmarine et la Luftwaffe travaillent de concert pour mettre sur pied une opération combinée à haut risque consistant à faire franchir le détroit du Pas-de-Calais aux trois croiseurs lourds au nez et à la barbe des Britanniques. La Luftwaffe a baptisé cette opération « Donnerkeil ». Les JG 2 et JG 26 sont chargées de la couverture aérienne. La JG 2, dont les groupes stationnent plus à l'ouest, prend en charge la première partie du trajet jusqu'au Pas-de-Calais, zone que défendront ensemble les deux escadres – ce qui est logique, puisque c'est le point de passage le plus dangereux. La première patrouille s'envole avec le jour naissant. Comme celles qui suivent, elle se compose de 16 avions, maintenant un silence radio absolu et une altitude inférieure à 500 mètres pour éviter la détection des radars anglais. La relève s'effectue toutes les trente minutes.
Une météo exécrable, un peu de malchance et quelques négligences font que les Britanniques ne découvrent que les poissons ont quitté leur aquarium que le 12 février à 13h34, au moment où les trois croiseurs doublent le cap Gris-Nez ! Alors que la moitié de la RAF attend l'arme au pied l'ordre de décoller, celui-ci n'est donné qu'à six Swordfish du N° 825 *Squadron* et sept Beaufort du N° 217 *Squadron*. Ces appareils sont taillés en pièces par la JG 2 et la JG 26. Malgré les efforts tardifs et désordonnés de la RAF, l'opération « Cerberus » s'achève sur un succès total, mais les trois croiseurs de bataille ont quitté un piège pour se réfugier dans un autre.

Achtung Jabo !

Le 10 novembre 1941, la 13.(*Jabo*)/JG 2 est officiellement créée et confiée à l'*Oberleutnant* Frank Liesendahl. L'idée de monter une bombe sous le ventre d'un chasseur pour des raids furtifs ne date pas d'hier. La Luftwaffe en a déjà fait l'expérimentation pendant la bataille d'Angleterre avec l'*Erprobungskommando* 210. Le succès est tel qu'en mai 1941, Göring ordonne la création d'une escadrille de chasseurs-bombardiers par groupe. Pour la JG 2, ce sont les 1., 6. et 7. *Staffeln* qui s'y collent.
Les raids de nuisance qu'exécutent les *Jabo* n'ont pas une grande portée stratégique, mais ils présentent au moins deux avantages : ils permettent à la Luftwaffe de poursuivre l'offensive et ils mobilisent des forces disproportionnées par rapport au nombre d'avions engagés, forces dont les Britanniques auraient le plus pressant besoin sur les théâtres extérieurs. Néanmoins, ils remportent quelques succès de



L'aérodrome de Triqueville, près de Pont-Audemer, en avril 1942. Au premier plan, le « 6 jaune » de la 3./JG 2.
(Collection C. Goss)



Un Fw 190A-2 (WNr. 8402 – ?) de la 3./JG 2 en vol de patrouille au-dessus de la campagne normande. (Collection J. Fogherty)

prestige, comme la destruction d'un navire de 3 000 tonneaux au large de la Cornouaille, le 10 février 1942.

Le 10 mars 1942, l'escadrille est rebaptisée 10.(*Jabo*)/JG 2. Son équipement initial de la se compose de huit Bf 109E-7/B et quatre F-2/B. Les navires et les installations portuaires de la côte Sud de l'Angleterre constituent les cibles privilégiées des *Jabo*. Liesendahl préconise des attaques à deux ou quatre avions à basse altitude. Les *Jabo* franchissent la Manche à moins de cinquante mètres d'altitude, sous la couverture radar et en maintenant un silence radio absolu. À environ deux kilomètres de leur objectif, ils grimpent à 500 mètres puis piquent pleins gaz, lâchant leur bombe à une vitesse de 550 km/h. Le retour s'effectue également à très basse altitude. Beaucoup volent si bas qu'ils rentrent fréquemment avec des branches, voire des morceaux de clôture encastrés dans les plans !

Entre sa date de création et la fin du mois de juin 1942, la 10.(*Jabo*)/JG 2 connaît des succès spectaculaires, coulant une vingtaine de navires pour un total de 63 000 tonneaux. L'escadrille réalise 49 sorties en mars, mais le mois d'avril en voit à peu près le double. Les 6 et 8 avril, trois appareils attaquent ensemble le *Telecommunications and Research Establishment* à Worth Matraves, causant de très lourds dégâts aux installations et contraignant le déménagement du centre à Malvern.

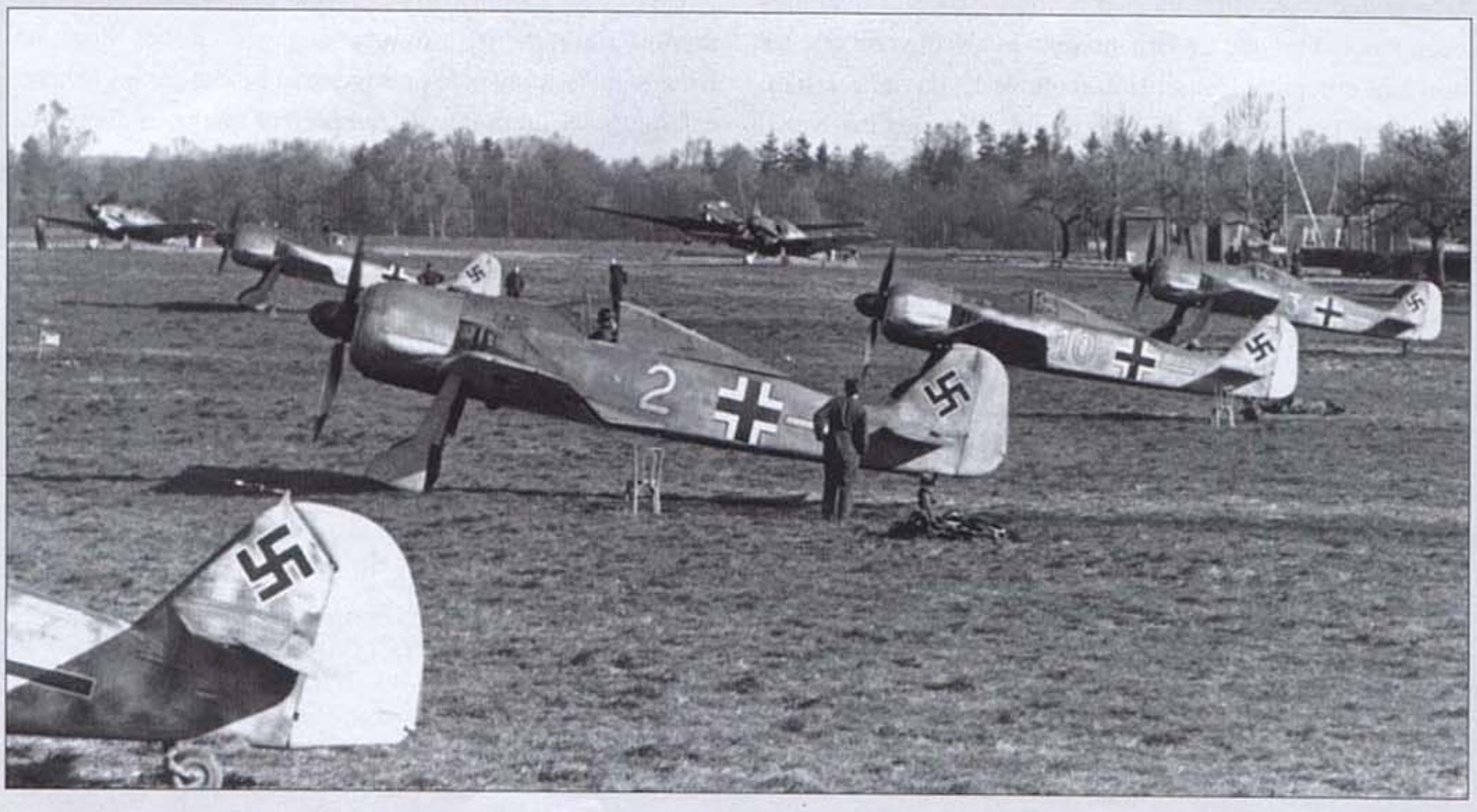
Malgré une quasi impunité, la 10.(*Jabo*)/JG 2 n'en perd pas moins six pilotes (un prisonnier, deux tués et trois disparus) en quatre mois. C'est d'ailleurs le sort que subit son *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Frank Liesendahl, le 17 juillet 1942, lorsque son Fw 190A-2 (« 14 bleu », WNr. 0439) est touché par la DCA d'un pétrolier à une dizaine de kilomètres au large de Brixam. Il recevra la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1942 à titre posthume.

L'arrivée des Focke-Wulf

Le 10 mars 1942, un détachement du I./JG 2 se rend au Bourget pour être transformé sur Fw 190A. Toutefois, c'est le second groupe, qui a retrouvé Beaumont-le-Roger, qui est transformé en premier. Ses douze premiers A-2 arrivent dans le courant du mois de mars. Avec une livraison complémentaire de 25 A-2 et 2 A-3, la dotation théorique est atteinte et le II./JG 2 est opérationnel sur ce nouveau type courant avril.

Les deux autres groupes sont fin prêts en juin, tandis que le *Stab* n'est transformé qu'en juillet – sans doute en raison d'une quelconque réticence de la part du *Kommodore*. Or, les déboires de la JG 2 avec le Fw 190 sont nombreux. L'escadre perd 13 avions à la suite d'accidents divers entre le 14 mars et le 31 mai. Parmi les pilotes tués figure le *Staka* de la 9. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Werner Stockelmann. Le premier pilote tué au combat est l'*Unteroffizier* Waldemar Kipnich de la 5./JG 2, descendu le 31 mai au large de Dieppe par des Spitfire.

Mais, entre-temps, la « Richthofen » a remporté sa 1 000e victoire. Le 17 avril 1942, six Lancaster du N° 44 (*Rhodesian*) *Squadron* commettent l'erreur de survoler l'extrémité nord de l'aérodrome de Beaumont-le-Roger. En une fraction de seconde, malgré son interdiction de vol, Oesau s'est précipité, sans équipement et sans parachute, dans son Bf 109. Il rejoint une patrouille qui rentre bredouille, mais qui ayant aperçu les quadrimoteurs, a déjà commencé le travail. Trois Lancaster sont déjà tombés, dont celui revendiqué par l'*Unteroffizier* Pohl de la 5./JG 2 – la 1 000e victoire de l'escadre ! Oesau arrive à son tour sur les lieux du combat et, son canon n'étant pas armé, il descend sa 101e victime à la mitrailleuse. Il



Mars 1942 : les premiers Fw 190A-2 viennent d'arriver à Beaumont-le-Roger. Ceux-ci appartiennent à la 6. *Staffel*. Au premier plan, la dérive d'un Bf 109F du *Stab* II./JG 2. En moins d'un mois, le groupe sera intégralement transformé et aura reversé ses derniers Bf 109. Le « 2 jaune » au premier plan (WNr. 5216) sera perdu au-dessus de Dieppe le 19 août 1942 avec l'*Unteroffizier* Günter Geguns aux commandes. (ECPA-D)

Pour les besoins du photographe, ces pilotes de la 8./JG 2 font semblant d'abandonner précipitemment leur partie d'échecs pour décoller sur alerte.
À l'arrière-plan, le Fw 190A-3, WNr. 2181. Le modèle A-3 a fait son apparition en juin 1942 au III./JG 2.
L'aigle stylisé peint sur le capot moteur est tout autant un motif décoratif qu'une manière astucieuse de masquer les salissures causées par les gaz d'échappement.
(Photo ww2images.com)

faut signaler qu'il s'agit des premières pertes opérationnelles du Lancaster [6].

Plusieurs événements importants interviennent au mois de mai 1942. C'est d'abord la disparition en combat du *Hauptmann* Ignaz Prestele, commandant le premier groupe. Il est descendu le 4 mai au large du cap Antifer à bord de son Bf 109F-4 (WNr. 8404). C'est ensuite le départ de la JG 2 du *Hauptmann* Karl-Heinz Greisert, remplacé à la tête du II./JG 2 par le *Hauptmann* Helmut-Friedrich Bolz le 9 mai. Et c'est enfin la transformation de la 1./JG 2 en escadrille spécialisée dans l'interception à haute altitude. Confiée à l'*Oberleutnant* Rudolf Pflanz, elle est équipée de Bf 109G-1 à cabine pressurisée. Elle est redénommée 11.(Höhe)/JG 2 quelque temps plus tard. Envoyée en Tunisie en novembre 1942, elle sera incorporée à la JG 53 en février 1943 – c'est de la sorte que l'*Oberleutnant* Julius Meimberg, qui a succédé à Pflanz, se retrouvera à la « Pikas ».

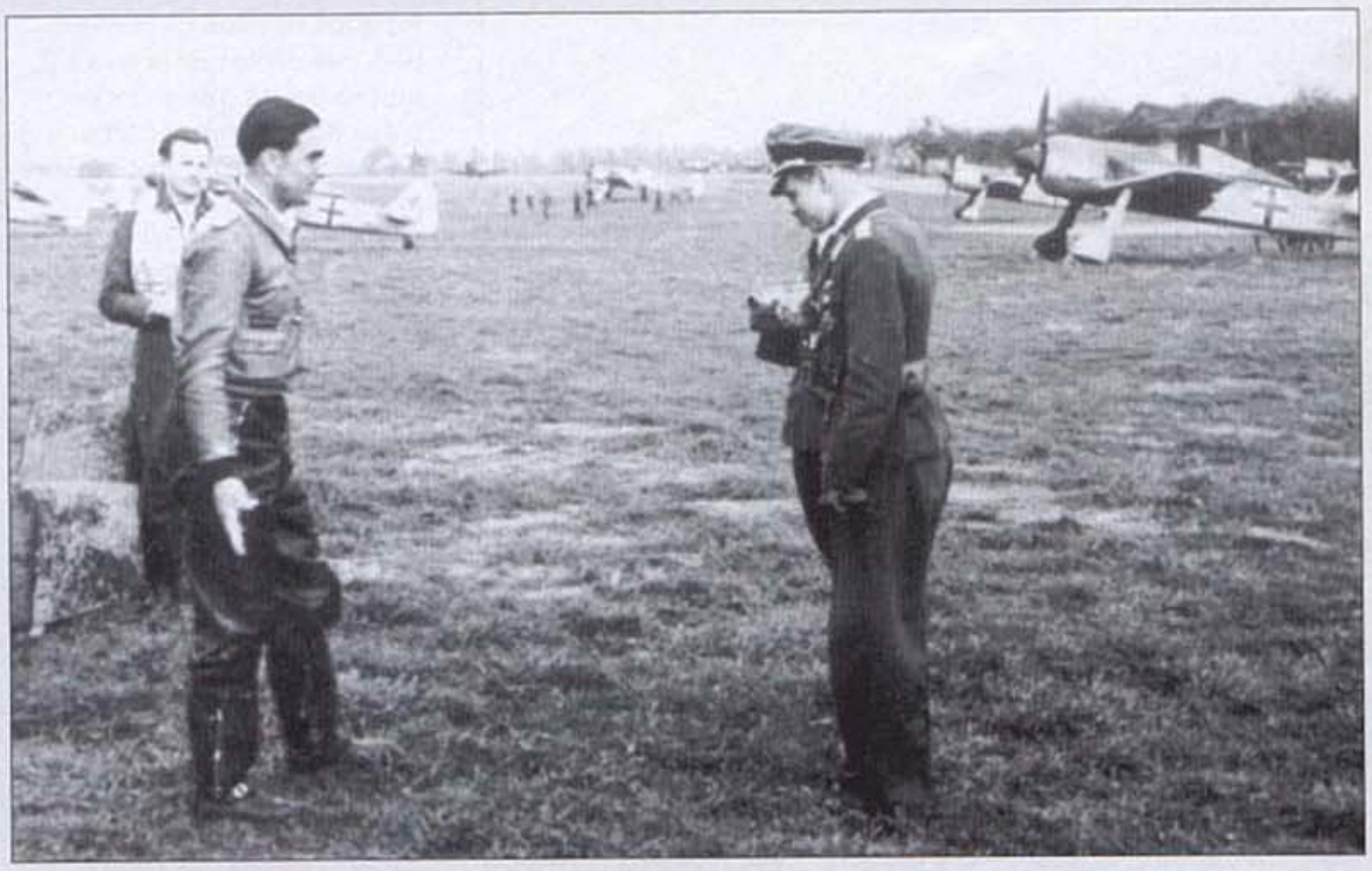
Le 31 juillet, le Bf 109G-1 (WNr. 10318) piloté par Rudi Pflanz est descendu en combat près de Berck. Les circonstances de sa chute ne sont pas très claires, certains témoins affirmant que le pilote n'a pas pu ouvrir la verrière de sa cabine pressurisée. Quoi qu'il en soit, la JG 2 perd un pilote de grande expérience, titulaire de 52 victoires et récipiendaire de la *Ritterkreuz*.

Massacre à Dieppe

Le 19 août, des troupes anglo-canadiennes débarquent à Dieppe dans le cadre de l'opération « Jubilee ». L'appui aérien de la part de la RAF est considérable. Du côté allemand, ce sont les JG 2 et 26 qui supportent tout le poids des combats aériens. Elles revendiquent un total de 109 victoires, qui est assez proche des pertes réelles britanniques (100 avions). Avec 59 succès engrangés entre 06h46 et 19h10, la JG 2 se taille la part du lion [7] et l'homme du jour est incontestablement l'*Oberfeldwebel* « Sepp » Wurmheller

[6] On lira le récit complet de ce combat dans l'article signé Emmanuel Huille, paru dans Aéro-Journal n° 12.
[7] Pour le détail, se reporter à *Croix de Lorraine sur Dieppe*, par Y.Morieult, Aéro-Éditions International, 2002.

Généralement considéré comme étant l'appareil de l'*Oberfeldwebel* Ludwig-Friedrich Hartmann, ce Fw 190A-2 (WNr. 282) de la 9./JG 2, photographié à Théville début juin 1942, est plus vraisemblablement celui de l'*Unteroffizier* Karl Nowak. L'appareil sera abattu le 10 juin 1942 avec Nowak (†) aux commandes et, à cette date, si Nowak comptait 12 victoires, Hartmann n'en comptait que 4.
(ECPA-D)



Viel Spaß !
Le *Kommandeur* du II./JG 2, le *Hauptmann* « Heino » Greisert fête ses 34 ans le 2 février 1942 sur le terrain de Lanvéoc. Le *Major* Walter Oesau s'est joint à la petite réception; il est masqué par l'*Oberleutnant* Vogel (à droite). À gauche, le *Leutnant* Kurt Bühligen.
On remarque qu'à cette date tous les Bf 109F n'avaient pas encore été rayés de l'inventaire du groupe.
(Collection J.V. Crow)

qui ne revendique pas moins de 7 victoires... avec un pied dans le plâtre et quelques côtes fêlées !
Toutefois, ces succès sont chèrement payés, puisque la JG 2 laisse 11 appareils dans l'affaire, ainsi que 3 pilotes tués et 5 disparus. Parmi les blessés figure l'*Oberleutnant* Erich Leie, qui a dû sauter en parachute.

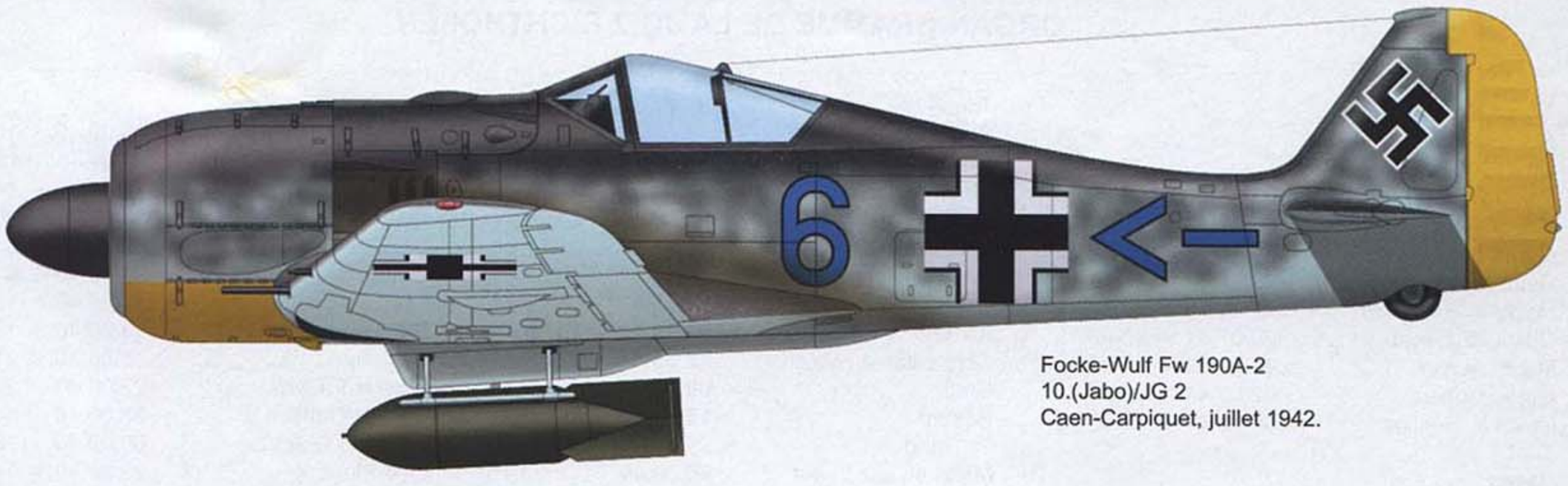
Face aux quadrimoteurs

Si le tout premier raid des « *heavies* » de la nouvelle 8th *Air Force* américaine, qui s'est déroulé le 17 août 1942, demeure une action à portée purement symbolique, l'USAAF ne va pas tarder à mener la vie dure à la chasse allemande basée à l'Ouest. La JG 2 se trouve ainsi aux premières loges et, mois après mois, les pilotes allemands peuvent juger de la manière dont s'enhardissent continuellement les Flying Fortress et Liberator. L'année 1943 verra un changement radical dans la physionomie du conflit aérien. Les combats qui se déroulent au cours du second semestre de 1942 n'en sont que les prémices.
La première escadrille à se frotter aux quadrimoteurs est la 8./JG 2 de l'*Oberleutnant* Bruno Stolle, installée toute seule à Brest-Guipavas en protection des abris bétonnés des *U-Boote* sur la côte atlantique. Le 21 octobre, au cours d'un raid de B-17 et de B-24 sur Théville et Lorient, l'escadrille revendique cinq victoires (dont une attribuée à son *Staka*).

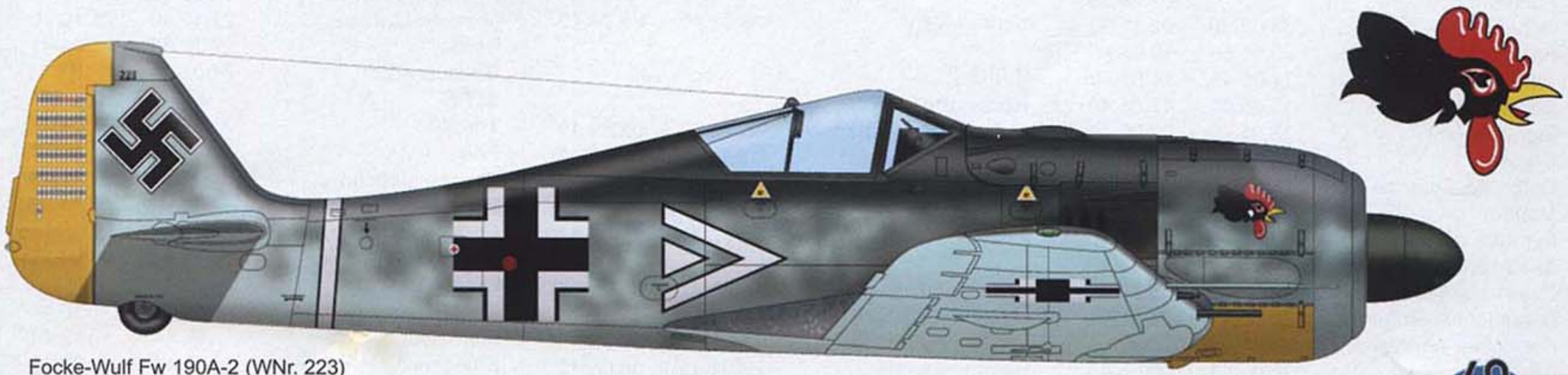
Josef Wurmheller

L'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller (au centre) célèbre la remise de sa *Ritterkreuz* en date du 4 septembre 1941 en compagnie des *Feldwebel* Zettel (à gauche) et Rhode (à droite).
(Collection C. Goss)

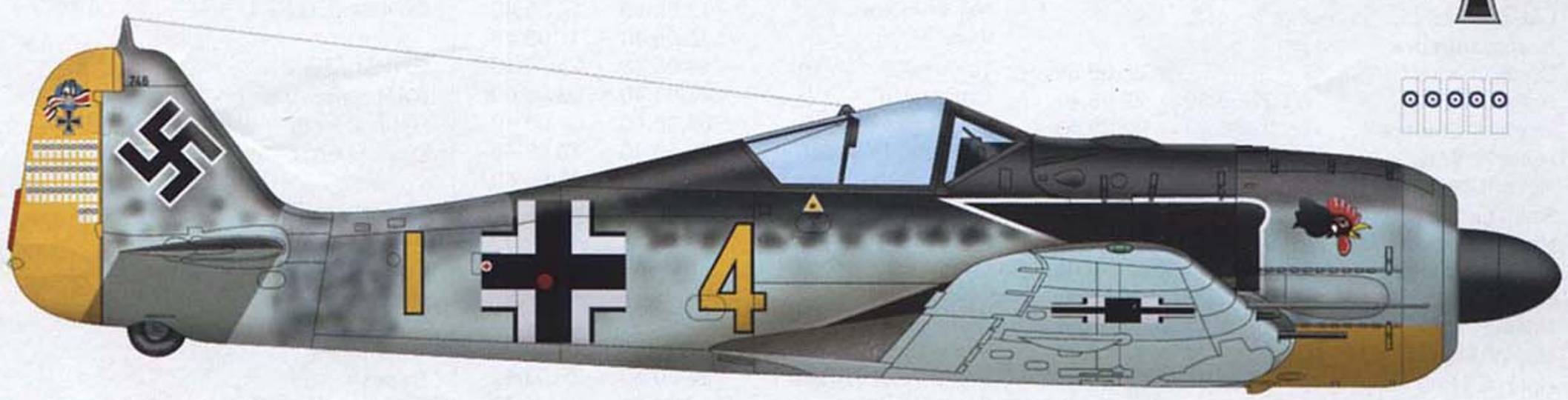
« Sepp » Wurmheller est né en mai 1917 à Hausham. Avant d'entrer dans la Luftwaffe en 1937, il a déja en poche son brevet de pilote de planeur. Au début de la guere, il est sous-officier à la 2./JG 53, avec laquelle il remporte sa première victoire, le 30 septembre. Après un stage de perfectionnement, il revient au front après la bataille de France et est affecté à la 5./JG 53. Avec cette unité, il remporte 18 victoires, dont la moitié sur le front Ouest et l'autre sur le front Est. Pendant la bataille d'Angleterre, il est abattu deux fois dans la Manche, ce qui lui vaut pour la seconde un séjour de trois mois à l'hôpital. Il est promu *Oberfeldwebel*.
En juillet 1941, il est transféré à la *Stabschwarm* du II./JG 2, sous les ordres de « Heino » Greisert. En l'espace de quatre semaines, il revendique 13 Spitfire, portant son palmarès à 31 victoires, ce qui lui vaut de décrocher la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1941.
Retiré des opérations pour devenir instructeur, il revient à la 1./JG 2 en mai 1942. Entre le 17 mai et le 20 juin (un peu plus d'un mois), il abat 21 nouveaux Spitfire ! À la suite d'un accident, il doit se faire plâtrer le pied. Cela ne l'empêche nullement de revendiquer 7 victoires lors du débarquement de Dieppe, le 19 août 1942. Le lendemain, il apprend qu'il est décoré des Feuilles de Chêne et également promu *Leutnant*.
Il descend ses deux premiers B-17 le 16 février. Entre cette date et le 10 juillet, il en revendique 9 autres. En avril 1943, il devient *Staka* de la 9./JG 2. Il atteint la barre des 70 victoires le 17 mai, puis des 80 le 27 août. Il est blessé par des éclats de bombes lorsqu'il se pose à Vannes-Meucon au milieu d'un raid allié le 23 septembre.
Le 8 mars 1944, il en est à 90 victoires et il franchit la barre mythique des 100 le 12 juin (avec un doublé aux dépens d'une formation de P-47). Le 9 juin 1944, à la suite de la disparition du *Hauptmann* Herbert Huppertz, il prend le commandement du III./JG 2. Il remporte sa 102e et dernière victoire le 16 juin.
Le 22 juin, surpris par une formation de Spitfire canadiens dans la région de Domfront, son Fw 190A-8 est abattu en flammes. « Sepp » Wurmheller ne survit pas au « crash ».
Le 24 octobre, il est élevé au grade de *Major* et reçoit les Glaives à titre posthume.
Sur ses 102 victoires, 93 ont été revendiquées à l'Ouest. Dans ce total, on compte environ 20 quadrimoteurs et 56 Spitfire.



Focke-Wulf Fw 190A-2
10.(Jabo)/JG 2
Caen-Carpiquet, juillet 1942.



Focke-Wulf Fw 190A-2 (WNr. 223)
Hauptmann Hans « Assi » Hahn
Kommandeur III./JG 2
Théville, mai 1942



Focke-Wulf Fw 190A-4 (WNr. 746)
Oberleutnant Siegfried Schnell
Staffelkapitän 9./JG 2
Vannes-Meucon, décembre 1942.

Focke-Wulf Fw 190A-3 (WNr. 5257)
Leutnant Bruno Eder
9./JG 2
Vannes-Meucon, 31 décembre 1942.

© P-A. Tilley - 2003

JG 2 Richthofen

ORGANIGRAMME DE LA JG 2 RICHTHOFEN

Stab/JG 2

Kommodores

Obst G-A. von Massow		-	31.03.40
Obstlt H.v.Bülow-Bothkamp	01.04.40	-	02.09.40
Maj W. Schellmann	03.09.40	-	20.10.40
Maj H. Wick	21.10.40	-	28.11.40
Hptm K-H. Greisert (pi)	29.11.40	-	16.02.41
Hptm W. Balthasar	17.02.41	-	03.07.41
Obstlt W. Oesau	29.07.41	-	30.06.43
Maj E. Mayer	01.07.43	-	01.03.44
Maj K. Ubben	02.03.44	-	30.04.44
Obstlt K. Bühligen	01.05.44	-	08.05.45

Bases

Fürstenwalde		-	02.09.39
Döberitz	03.02.39	-	02.11.39
Francfort-Rebstock	03.11.39	-	10.05.40
Wangerohr	11.05.40	-	14.05.40
Bastogne	15.05.40	-	17.05.40
Signy-le-Petit	18.05.40	-	02.06.40
Couvron	03.06.40	-	12.06.40
Oulchy-le-Château	13.06.40	-	16.06.40
Marigny	17.06.40	-	21.06.40
Évreux-Fauville	22.06.40	-	27.06.40
Beaumont-le-Roger	28.06.40	-	28.08.40
Calais-Mardyck	29.08.40	-	25.09.40
Beaumont-le-Roger	26.09.40	-	26.11.43
Cormeilles-en-Vexin	27.11.43	-	15.05.44
Creil	16.05.44	-	08.08.44
St Trond	09.08.44	-	04.09.44
Merzhausen	05.09.44	-	14.09.44
Wiesbaden-Erbenheim	15.09.44	-	25.09.44
Nidda	26.09.44	-	
Karlovy-Vary, Posen, Cheb		-	08.05.45

I./JG 2

Kommandeure

Obstlt C. Viek		-	26.09.39
Hptm J. Roth	27.09.39	-	22.06.40
Hptm H. Strümpell	23.06.40	-	09.09.40
Hptm H. Wick	10.09.40	-	20.10.40
Hptm K-H. Krahl	21.10.40	-	04.08.41
Hptm G. Simon (pi)	05.08.41	-	30.11.41
Hptm I. Prestele	01.12.41	-	04.05.42
Hptm E. Leie	05.05.42	-	12.42
Hptm H-F. Bolz	12.42	-	18.08.43
Hptm E. Hohagen	19.08.43	-	24.09.44
Maj W. Matoni	25.09.44	-	17.12.44
Hptm F. Hrdlicka	18.12.44	-	25.03.45
Oblt C. Eickhoff	26.03.45	-	25.04.45

Bases

Fürstenwalde		-	02.09.39
Döberitz	03.09.39	-	02.11.39
Francfort-Rebstock	03.11.39	-	20.04.40
Bassenheim	21.04.40	-	14.05.40
Bastogne	15.05.40	-	18.05.40
Beaulieu-en-Argonne	19.05.40	-	02.06.40
Couvron	03.06.40	-	13.06.40
Oulchy-le-Château	14.06.40	-	16.06.40
Marigny	17.06.40	-	22.06.40
St André-de-l'Eure	23.06.40	-	24.06.40
Rocquancourt	25.06.40	-	27.06.40
Beaumont-le-Roger	28.06.40	-	28.08.40
Calais-Mardyck	29.08.40	-	10.09.40
Beaumont-le-Roger	11.09.40	-	20.10.40
Mont-de-Marsan	21.10.40	-	26.10.40
Beaumont-le-Roger	27.10.40	-	03.41
Théville	03.41	-	08.06.41
Brest-Nord	09.06.41	-	01.08.41
Morlaix	02.08.41	-	12.41
Brest-Guipavas	12.41	-	03.42
St Omer-Wizernes	03.42	-	04.42
Triqueville	04.42	-	09.11.42
Marseille-Marignane	10.11.42	-	25.01.43
St Brieuc	26.01.43	-	03.43
Triqueville	03.43	-	06.43
Beaumont-le-Roger	06.43	-	11.43
Conches-en-Ouche	11.43	-	01.44
Aix-en-Provence	01.44	-	20.02.44
Viterbo	21.02.44	-	24.02.44
Viglianello	25.02.44	-	08.03.44
Castiglione	09.03.44	-	26.03.44
Diavolo	27.03.44	-	08.04.44
Aix-en-Provence	09.04.44	-	12.05.44
Cormeilles-en-Vexin	12.05.44	-	07.06.44
Creil	08.06.44	-	13.07.44
Husum	17.07.44	-	08.44
St Trond	08.44	-	04.09.44
Merzhausen	05.09.44	-	03.45
?			
Karlovy-Vary	19.04.45	-	25.04.45

II./JG 2

Kommandeure

Hptm W. Schellmann	15.12.39	-	02.09.40
Hptm K-H. Greisert	03.09.40	-	08.05.42
Hptm H-F. Bolz	09.05.42	-	12.42
Hptm E. Rudorffer (pi)	12.42	-	28.12.42
Hptm A. Dickfeld	29.12.42	-	31.03.43
?			
Hptm K. Bühligen	15.06.43	-	01.05.44
Hptm G. Schroder	02.05.44	-	31.12.44
Maj W. Matoni	01.01.45	-	28.02.45
Hptm F. Karch	29.02.45	-	08.05.45

Bases

Zerbst	15.12.39	-	11.03.40
Nordholz	12.03.40	-	07.04.40
Neumünster	08.04.40	-	12.04.40
Nordholz	13.04.40	-	11.05.40
Hamminkeln	12.05.40	-	14.05.40
Peer	15.05.40	-	17.05.40
Tirlemont	18.05.40	-	25.05.40
Grandglise	26.05.40	-	03.06.40
Manscourt	04.06.40	-	04.06.40
Monceau-le-Vaast	05.06.40	-	13.06.40
Oulchy-le-Château	14.06.40	-	16.06.40
Marigny	17.06.40	-	21.06.40
Évreux-Fauville	22.06.40	-	27.06.40
Beaumont-le-Roger	28.06.40	-	28.08.40
Calais-Mardyck	29.08.40	-	23.09.40
Beaumont-le-Roger	24.09.40	-	20.10.40
Mont-de-Marsan	21.10.40	-	26.10.40
Beaumont-le-Roger	27.10.40	-	29.03.41
Brest-Nord	30.03.41	-	07.04.41
Beaumont-le-Roger	08.04.41	-	18.06.41
Abbeville-Drucat	19.06.41	-	22.12.41
Lanvéoc	23.12.41	-	03.42
Beaumont-le-Roger	03.42	-	17.11.42
San Pietro	18.11.42	-	21.11.42
Bizerte	22.11.42	-	10.01.43
Kairouan	11.01.43	-	15.03.43
Poix	16.03.43	-	08.43
Vitry-en-Artois	08.43	-	?
Creil	?	-	08.44
St Trond	08.44	-	04.09.44
Francfort-Eschborn	05.09.44	-	25.09.44
Nidda	26.09.44	-	03.45
?			
Cheb	19.04.45	-	08.05.45

III./JG 2

Kommandeure

Maj Dr. E. Mix	14.03.40	-	15.09.40
Maj O. Bertram	16.09.40	-	30.09.40
Hptm H. Hahn	16.10.40	-	01.11.42
Hptm E. Mayer	02.11.42	-	30.06.43
Hptm B. Stolle	01.07.43	-	07.12.43
Hptm H. Huppertz	08.12.43	-	08.06.44
Hptm J. Wurmheller	09.06.44	-	22.06.44
Hptm S. Lemke	23.06.44	-	08.05.45

Bases

Magdebourg	16.03.40	-	10.04.40
Francfort-Rebstock	11.04.40	-	12.05.40
Ferschweiler	13.05.40	-	14.05.40
Bastogne	15.05.40	-	20.05.40
Signy-le-Petit	21.05.40	-	31.05.40
Guise	01.06.40	-	01.06.40
Couvron	02.06.40	-	13.06.40
Oulchy-le-Château	14.06.40	-	15.06.40
Marigny	16.06.40	-	21.06.40
Évreux-Fauville	22.06.40	-	27.06.40
Évreux-Ouest	28.06.40	-	04.08.40
Le Have-Octeville	05.08.40	-	28.08.40
Oye-Plage	29.08.40	-	14.09.40
Le Have-Octeville	15.09.40	-	20.10.40
Mont-de-Marsan	21.10.40	-	26.10.40
Bernay	27.10.40	-	23.04.41
Rocquancourt	24.01.41	-	07.41
St Pol	07.41	-	22.12.41
Théville	23.12.41	-	09.42
Poix	09.42	-	11.42
Vannes-Meucon	11.42	-	10.43
Beaumont-le-Roger	10.43	-	26.11.43
Cormeilles-en-Vexin	27.11.43	-	15.05.44
Fontenay-le-Comte	16.05.44	-	07.06.44
Creil	08.06.44	-	08.44
Königsberg	08.44	-	10.44
Altenstadt	10.44	-	12.44
Ettinghausen	12.44	-	03.45
?			
Plzen	19.04.45	-	08.05.45

IV.(N)/JG 2

Kommandeure

Hptm A. Blumenstaat	03.02.40	-	26.06.40
Devient II./NJG 1	26.06.40		

ErgGr./JG 2

Kommandeure

Hptm J. Roth	12.05.41	-	05.02.42
Devient Erg.Gr.West	05.02.42		

10.(*Jabo*)/JG 2

Staffelkapitäne

Hptm F. Liesendahl	10.03.42	-	17.07.42
Hptm F. Schröter	18.07.42	-	12.42
Hptm Schumann	12.42	-	10.04.43

Bases

Beaumont-le-Roger	10.03.42	-	26.05.42
Caen-Carpiquet	27.05.42	-	12.09.42
St André-de-l'Eure	13.09.42	-	09.11.42
Istres	10.11.42	-	12.12.42
Beaumont-le-Roger	13.12.42	-	09.04.43
Devient 13./SKG 10	10.04.43		

11.(Höhe)/JG 2

Staffelkapitäne

Oblt. R. Pflanz	15.05.42	-	31.07.42
Oblt. J. Meimberg	01.08.42	-	

Bases

Liegescourt	15.05.42	-	15.11.42
Bizerte	16.11.42	-	03.12.42
Mateur	04.12.42	-	30.12.42
Bizerte	31.12.42	-	05.01.43
Tunis el-Aouina	06.01.43	-	31.01.43
Incorporée à la JG 53	01.02.43		

13. (Jabo)/JG 2

Staffelkapitäne

Oblt F. Liesendahl	10.11.41	-	09.03.42
Devient 10.(Jabo)/JG 2	10.03.42		

Bases

Beaumont-le-Roger	10.11.41	-	09.03.42

Photographié à Théville peu après la 61e victoire de son pilote (entre le 5 mai et le 5 juin 1942), le Fw 190A-2 WNr. 223 du *Hauptmann* « Assi » Hahn (*Kommandeur* III./JG 2) apparaît dans un fini immaculé et lustré – privilège du chef ! On note les MG FF à l'extérieur.
(ECPA-D)

De nouveaux raids, qui se déroulent les 9 et 18 novembre (St-Nazaire, La Pallice et Lorient), incitent le haut-commandement à déplacer le reste du III./JG 2 à Vannes. Ce groupe participe à l'interception d'un raid de B-17 sur St-Nazaire, le 23 novembre. Le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Egon Mayer, revendique deux B-17 et un B-24 et l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell un B-17 (deux autres B-17 étant crédités à deux sous-officiers); un pilote de la 7. *Staffel* (*Unteroffizier* Theodor Angele) est abattu et tué.

C'est à l'occasion de cette rencontre que le nouveau *Kommandeur* (Mayer ayant succédé à Hahn le 2 novembre) met en pratique sa nouvelle tactique de combat contre les bombardiers lourds américains. Arrivant légèrement au-dessus et de front, les Focke-Wulf plongent sur un « box », sélectionnant une cible au dernier moment, puis dégageant en piqué pleins gaz.

Cependant, pendant ce temps, la 8./JG 2 s'est trouvée de nouveaux camarades de jeu : les Beaufighter. Ces appareils, qui font la chasse aux Fw 200 et Ju 88C de la KG 40, fréquentent régulièrement les zones de patrouilles des Fw 190. Quatre bimoteurs anglais sont revendiqués par l'escadrille le 26 novembre et trois autres le 1er décembre (Stolle scorant à chaque fois). Ces deux combats se déroulent sans perte côté allemand.

Le 8 novembre 1942, les Alliés débarquent en Afrique du Nord et, aussitôt, commencent à pousser vers l'est de manière à prendre la *Panzerarmee Afrika* en tenaille. Deux jours plus tard, les Allemands prennent pied en Tunisie et envahissent la zone libre en France. Cette dernière opération est couverte par le I./JG 2 qui est transporté à Marseille-Marignane.

Ces opérations, comme celles des années 1943 à 1945, seront traitées dans la seconde partie de cet article, à paraître dans le prochain numéro.

ORDRE DE BATAILLE DE LA JG 2
20 décembre 1942

Stab/JG 2	Fw 190	21 (12)	Beaumont-le-Roger
I./JG 2	Fw 190	38 (30)	Marseille-Marignane
II./JG 2	Fw 190	21 (?)	Bizerte
III./JG 2	Fw 190	50 (39)	Vannes-Meucon
10.(*Jabo*)/JG 2	Fw 190	12 (8)	Beaumont-le-Roger
11.(Höhe)/JG 2	Bf 109G	14 (?)	Mateur

Un Fw 190A-2 de la 1./JG 2 à Triqueville vers la fin de l'été 1942.
(Collection J. Fogherty)

"HUGIN" LE RETOUR

Le 13 juin 1952, au cours d'une brève déclaration émise sur les ondes, l'armée de l'Air royale suédoise avait déclaré que l'un de ses avions était porté disparu. Il s'agissait d'un Dakota appartenant au 6e groupe de transport. Anodin de prime abord, ce Dakota n'avait en fait rien d'innocent, car il était l'un des deux Dakota utilisés par les Suédois pour l'écoute des messages radio; ils avaient été surnommés « Hugin 01 » et « Munin 02 ». C'est « Hugin 01 » qui avait été porté disparu.

Le Dakota est entré en service dans la Flygvapnet en 1949 sous la dénomination locale de Tp 79. Comme dans beaucoup de pays européens, le Dakota a constitué l'ossature de l'aviation de transport d'après guerre, même si la Suède a toujours eu des ambitions modestes dans ce domaine. Seuls huit Dakota (n° 79001 à 79008) sont pris en compte, dont deux (79001 et 79002) sont réservés à des missions spéciales. Mais la plupart sont utilisés dans des missions conventionnelles de transport de marchandises ou de personnel, de largage de parachutistes ou comme bancs d'essais volants. Le Dakota servira jusqu'en 1974.

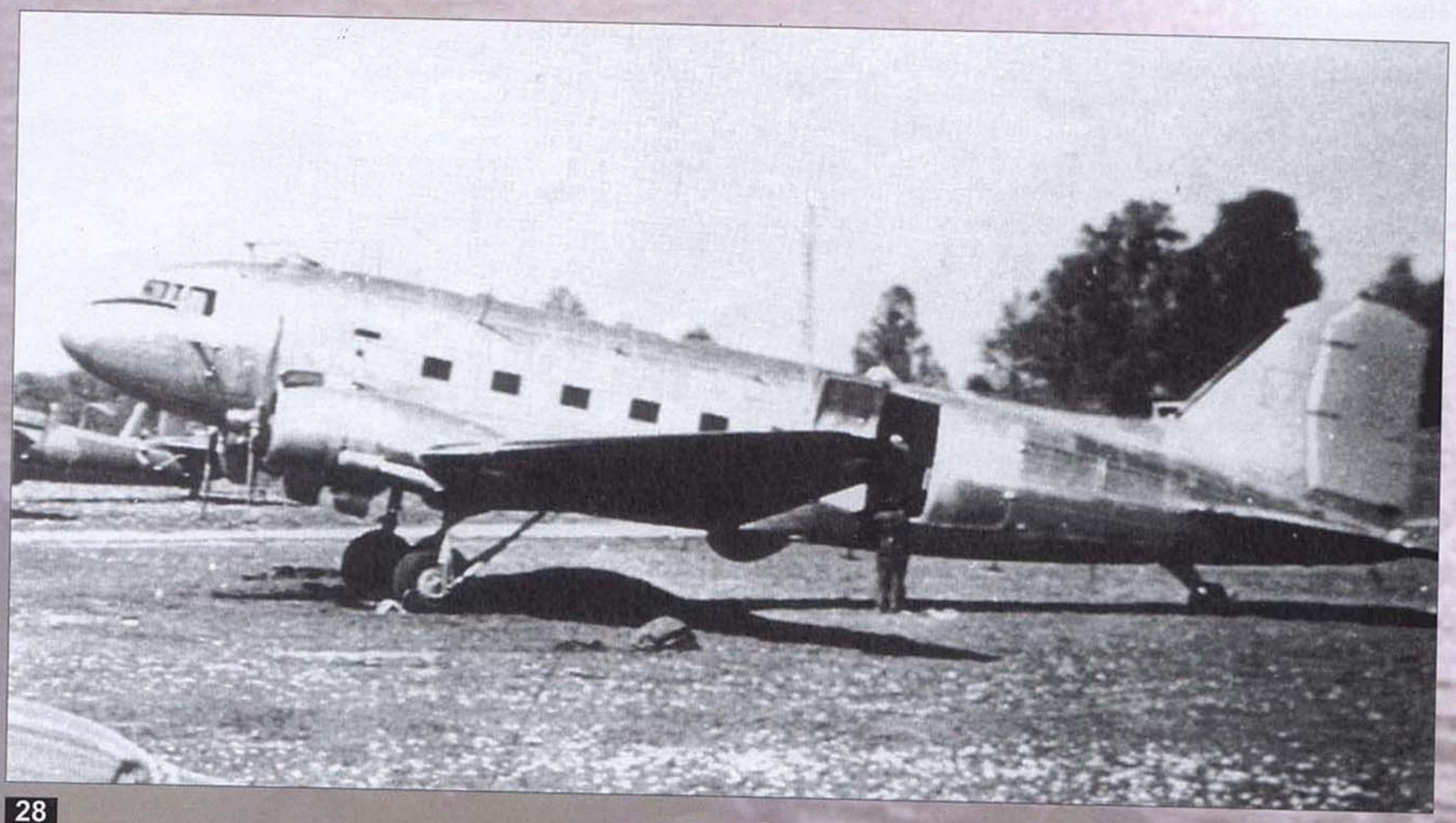
Le 79001 est un ancien C-47-DL 42-5694 construit en 1943 et utilisé par l'USAAF pendant la guerre. Vendu sur le marché civil comme surplus, il vole pour la Scandinavian Aero sous l'immatriculation SE-APZ et le nom de baptême « Pollux ». En juin 1948, il est racheté par la société SILA (Svensk Internationel Lufttrafik AB) qui le revend à l'État suédois en mai 1949. Lui et le 79002 sont dès le départ modifiés pour le compte des forces spéciales. Plusieurs antennes et radômes disposés sous les ailes et sous le nez trahissent la nature de leur mission. À l'intérieur, ces avions sont aménagés pour recevoir cinq opérateurs radio qui appartiennent au *Försvarets Forskningsanstalt* (FAO), le département de recherche de la Défense. Ces avions sont regroupés au sein du 6e groupe de transport à partir de l'automne 1950, d'abord à Bromma, puis à Barkaby. Cette unité dispose en outre d'un ancien bombardier B3 (Junkers 86), surnommé « Blondie ». Les avions ne portent aucune marque autre que celles de nationalité.

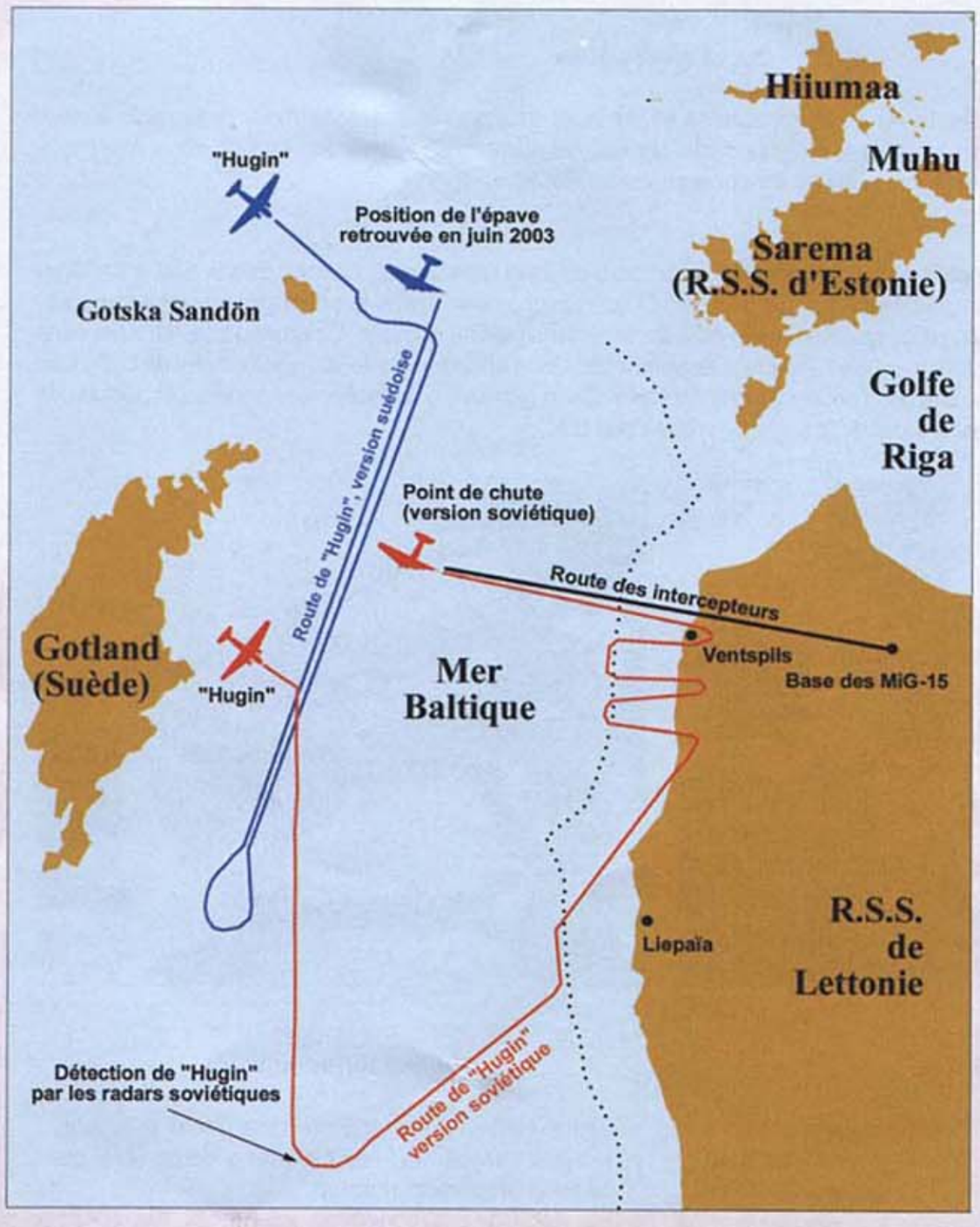
Les vols des Dakota, qui ne peuvent pas dépasser 4 500 mètres d'altitude, suivent un circuit bien établi (voir schéma) à la vitesse de 270 km/h et durent 3 heures et demie. La navigation se fait uniquement au compas magnétique et à la montre. Les procédures exigent que l'équipage rapporte sa position tous les 3 à 5 km par radio à un officier de la station F2 de Härgenäs (les stations radar de l'île de Gotland ne sont pas encore opérationnelles à cette époque). Personne au sein de l'état-major de la Flygvapnet n'ignore les risques encourus, mais personne ne peut imaginer que les Soviétiques sont prêts à provoquer un incident dans l'espace aérien international. L'existence des Dakota SIGINT suédois est connue des Soviétiques, mais il est probable que leur intervention doit être liée à une activité très sensible et ponctuelle dans la région.

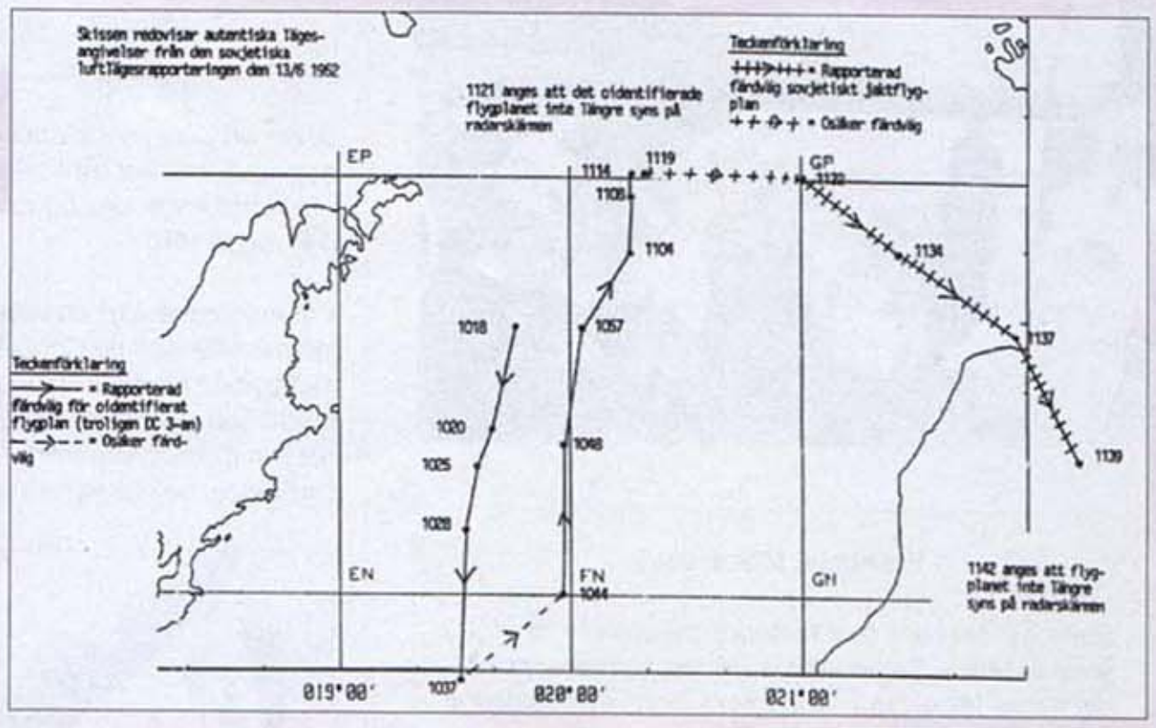
Ce vol de « Hugin 01 » est alors son 21e depuis le début de l'année. Le temps est clair mais à l'est de l'île de Gotland, le Dakota, qui a décollé à 09h05, rencontre une couche nuageuse à 4 000 pieds. À 10h15, le Dakota entre dans la couverture radar des Soviétiques. À 10h44, une patrouille de MiG-15 décolle de la base navale de Tukum située en Lettonie. À 11h08, le Dakota signale sa dernière position à 47 km à l'est de Fårö, avec un cap au sud. À 11h14, le pilote soviétique, le capitaine Grigorij Osinski, originaire du Causase, signale à une station radar située en Estonie que le contact visuel a été établi. Une minute plus tard, il reçoit l'ordre de l'abattre. Les MiG-15 montent de 3 500 à 5 000 mètres pour intercepter le Dakota qui vole selon les rapports soviétiques au-dessus de la ville de Ventspils, en territoire soviétique. Dès la première passe, le moteur gauche du Dakota prend feu, la passe du deuxième pilote n'ayant pas causé de dommages apparents. Le Dakota doit alors virer de bord pour rejoindre la Suède, mais aucun contact radio n'a été reçu par les Suédois, l'équipement à bord ayant probablement été endommagé. Une polémique est née par la suite pour savoir où s'est écrasé le Dakota, les Soviétiques prétendant qu'il est tombé entre Gotland et Ventspils. Les Suédois le devinent plus vers Gotska Sandön, soit bien plus loin des côtes soviétiques. L'avion a été retrouvé en juin 2003 à 100 mètres de profondeur, confirmant la thèse suédoise.

Rolf Jonsson

Le lecteur pourra aussi se reporter au n° 16 d'Aéro-Journal.







Page opposée :
le Tp 79 n° 79002, alias « Munin 02 ». L'appareil ne porte aucune marque particulière. On note la prolifération de radomes et d'antennes externes.
(Collection de l'auteur)

Ci-dessus :
la route de « Hugin » relevée par les radars suédois. Elle s'interrompt brutalement à 11h14. Sur la droite du tracé, la route de retour des MiG-15.

Douglas Tp 79 n° 79002
(anciennement C-47-DL 42-32877)
6e groupe de transport
Barkaby (Suède), juin 1952.

© P-A. Tilley - 2003

REÇU 5 SUR 5

Français, Môssieur !

Suite au courrier des lecteurs paru dans le n° 33 sous le titre « Serial killer », je me permets, possédant une importante documentation, et passionné du Spitfire, de vous envoyer ces quelques précisions :
MH663 : série F.IX équipée du Merlin 63. Sortie d'usine, 05.09.43 - 39 Maintenance Unit - *215 MU, 27.09.43 -* Empire Marlow, *07.10.43 - Casa, 19.10.43 - North Africa, 30.11.43.*
Le MH663 n'a jamais servi dans l'armée de l'Air. Je possède la liste officielle et complète des Spitfire cédés (environ 379 Mk. IX entre autres) par la Grande-Bretagne à la France et je puis vous assurer que ce dernier n'y figure pas. Mais, de nombreuses machines ont été récupérées par nos mécaniciens sur de nombreux théâtres d'opérations et il est impossible de retrouver aujourd'hui la trace de tous les Spitfire français de la guerre. Les spécialistes estiment à environ 900 le nombre de ces avions ayant porté nos cocardes entre 1942 et 1945 (toutes versions confondues).
En conclusion, il y eut peut-être un MH663 sous les cocardes, mais officiellement l'original a terminé sa carrière en Afrique du Sud.

G. Zinsius (85)

Votre courrier, fort intéressant et documenté au demeurant, est symptomatique de la confusion générale qui règne à propos des Spitfire « français ».
La première unité de l'armée de l'Air à recevoir des Spitfire fut le GC II/18 *Saintonge* – le 1er mars 1945 ! Toutes les autres unités, à commencer par l'*Île-de-France* et l'*Alsace*, étaient des unités de la RAF de la série 300 (unités britanniques à personnel majoritairement étranger). Cette situation a duré jusqu'à la démobilisation des unités étrangères sous contrôle de la RAF le 30 novembre 1945 (cf Aéro-Journal n° 31). Il est donc parfaitement abusif de parler de Spitfire « français » ou « sous nos cocardes » avant cette date. De ce fait, le nombre de 900 Spitfire « français » avancé par vos « spécialistes » est totalement fantaisiste et ne repose sur aucune réalité historique. Ce n'est pas parce qu'un pilote français a posé ses fesses dans un Spit que celui-ci est automatiquement naturalisé.
En ce qui concerne « nos cocardes », vous voudrez bien noter que dans aucun *Squadron* à personnel français basé en Grande-Bretagne, les avions ont été autorisés à arborer les cocardes françaises – ce qui signifie clairement que la RAF s'en considérait comme l'unique propriétaire. Si les autorités de la RAF se sont montrées plus souples, ou plus laxistes, en Afrique du Nord, cela ne signifie pas pour autant que tous aient reçu des cocardes françaises (cf Aéro-Journal n° 10).
Le MH663 a bien été utilisé par le GC 2/7 – ou plus exactement par le N° 326 (*French*) *Squadron* – la photo publiée dans le n° 32 en étant la meilleure preuve. Qu'il ait terminé sa carrière en Afrique du Sud n'a rien d'extraordinaire, puisqu'il n'a jamais été français et n'a jamais appartenu à l'armée de l'Air. Selon notre propre documentation, le MH663 a été restitué à la RAF le 14 janvier 1945. Il ne peut donc figurer dans l'état du 30 novembre.
Un dernier point reste à éclaircir. Selon certaines rumeurs, les Spitfire cédés à l'armée de l'Air en novembre 1945 auraient été un cadeau de Winston Churchill à la France. Si tel est le cas, l'armée de l'Air n'aurait acheté qu'un seul et unique Spitfire : le n° 01 !

Bouches cousues

Juste un petit mot d'encouragement pour les articles et les superbes profils que vous nous proposez, surtout quand ils traitent de l'aviation française. À propos des profils, j'ai remarqué que sur les D.520, vous représentez l'entourage des bouches de mitrailleuse de couleur jaune. Pourquoi ?
J-P. Serra (66)

Cet entourage était constitué par une pièce de toile d'avion ou d'un tissu résistant équivalent. Elle servait à protéger les mitrailleuses de l'ingestion de corps étrangers en vol. D'autre part, collée après le passage des armuriers, elle montrait de manière visuelle au pilote que son avion était armé et donc prêt au combat. Ce procédé se retrouve dans la RAF, où la pièce de canevas était rouge. Toutefois, nous attirons votre attention sur le fait que l'emploi de cette toile est loin d'être systématique au sein de l'armée de l'Air en 1940. On la retrouve plus facilement pendant la période de l'armistice, où elle servait aussi à prouver que l'avion n'avait pas tiré.

(Z)/JG 5

Winfried Bock nous comunique quelques victoires supplémentaires attribuées à la *Zerstörerstaffel* de la JG 5 et à ajouter à la liste de Chris Goss publiée dans notre n° 32.

26.08.43	16h26	Oblt Schwab	Il-2
06.09.43	18h45	Ofw Kolodziej	Boston
14.09.43	18h40	Oblt Wollenweber	Yak-7
20.09.43	15h22	Uffz Borck	Boston
	15h29	Ofw Rollnick	Airacobra
30.03.44	18h53	Ofw Hack	Beaufighter
18.04.44	13h40	Fw Bäthge	Beaufighter
28.09.44	11h10	Hptm Treppe	B-24
03.10.44	15h23	Lt Bäthge	B-24

Il nous signale aussi qu'il faut lire *Oberfelwebel* Kurpiers (et non Kupiers).

Hanriot 232 n° 1

Je tiens à vous préciser que le Hanriot 232.2 n° 1 a eu son accident au terrain d'aviation Morin-Védrines à Montauban. J'ai même vu celui-ci après son crash.
R. Cassou (82)

Je vous adresse une photo du Hanriot H-232.2 n° 1. Malheureusement, je ne sais ni où ni quand elle a été prise.
J-Ch. Macé (56)

Merci pour cette très belle photo que nous tenons à faire partager à nos lecteurs. En fonction de la topographie de l'aérodrome, on peut affirmer qu'elle a été prise à Istres. Ce fait est d'ailleurs corroboré par le Caudron Goéland n° 88 (à l'arrière-plan), dont la présence à Istres est attestée début 1940.

Les Lightning bleus

Jim J. Halley nous apporte une petite précision à propos l'article sur les Lightning de la RAF paru dans le précédent numéro.
Le AF108 est arrivé le 25.03.42. Au RAE le 01.05.42. Au 51 MU le 10.11.42. Rendu USAAF le 02.12.42.
Il n'existe aucune trace du AF107; il s'agit donc vraisemblablement d'une confusion avec le AF108 dans les registres de la RAF.

De Concorde à Airbus

Vos éditoriaux définissent une ligne avec laquelle je me sens en profonde résonance et celui du n° 33 ne fait pas exception à la règle. Il y a longtemps que je pense, en effet, que l'hagiographie doit faire place à l'histoire dans la mémoire de l'aviation.
Cele ne m'empêche pas de trouver à redire à votre dernier éditorial. La première partie de la phrase : « *Il faut être français pour affirmer qu'Ader a été le premier à voler* » est faible; vous auriez pu ajouter « *français et dépourvu de tout sens critique* ». La suite est un peu trop forte : « *ou que le Concorde a été autre chose qu'une prouesse technologique sans lendemain* ». Certes, mais je tique sur le : « *a été autre chose que* » pour deux raisons. Sur le plan idéal, la phrase de Jean-Cyril Spinetta reste profondément vraie : « *Le Concorde ne s'arrêtera pas vraiment, parce qu'il ne sortira jamais de l'imaginaire des hommes.* »
Sur le plan matériel, je crois sincèrement ce que disent les techniciens et les industriels; l'expérience (y compris celle des erreurs à ne pas commettre) acquise dans le domaine de la coopération en matière de construction aéronautique et la crédibilité de la construction aéronautique européenne – « *s'ils sont capables de réussir là où les Américains ont échoué, c'est qu'ils doivent savoir construire des avions* » – ont permis le succès d'Airbus. Bien sûr, c'est un peu tiré par les cheveux et c'est surtout *ex post facto*. Personne, parmi les défenseurs les plus zélés du Concorde, ne va jusqu'à dire que c'est pour ça qu'on l'a fait. Mais c'est en tout cas une bonne justification *a posteriori* de cette extraordinaire aventure.
Bien entendu, ce qui précède n'est pas un article de foi, et je comprendrais parfaitement que vous conserviez l'attitude de saint Thomas.

R. Espérou (92)

MISSIONS SECRÈTES EN EXTRÊME-ORIENT

Philippe Listemann

Au début de 1942, les Japonais ont conquis la Birmanie et menacent directement les Indes, joyau de la Couronne britannique. Il est donc urgent autant qu'indispensable de connaître leurs mouvements de troupes pour estimer leurs intentions à court et moyen termes. L'infiltration d'agents paraît constituer la meilleure solution pour obtenir ces renseignements vitaux. La jungle birmane rendant difficile une infiltration par voie terrestre, la solution aérienne pour l'acheminement de ces agents s'impose d'elle-même. Les moyens affectés restent cependant des plus limités : un Hudson, provisoirement détaché de son unité, l'*Air Landing School* de Delhi, parachute les deux premiers agents en juin 1942. Pendant un an, c'est le Hudson de l'ALS qui va servir de vecteur aux missions secrètes (une dizaine entre juin 1942 et mai 1943) et il faut attendre juin 1943 pour qu'une unité spécifique, le N° 1576 *Flight*, soit mise sur pied. La création de ce *Flight* a été rendue nécessaire par l'accroissement des demandes que l'unique Hudson ne peut satisfaire, d'autant qu'il reste utilisé pour l'entraînement entre deux missions secrètes.

À missions spéciales, unités spéciales

Le 1er juin 1943, le N° 1576 *Flight* est officiellement créé à Chaklala avec six Hudson Mk.III. Le premier commandant est le *Squadron Leader* J.R. Moore, ancien chef instructeur à l'ALS. Dès le départ, le N° 1576 *Flight* installe une base avancée à Dum Dum près de Calcutta dans le but de mettre la Birmanie dans le rayon d'action des Hudson. Les Hudson reçoivent un réservoir supplémentaire dans la soute à bombes. Le rythme des sorties est cependant ralenti par deux difficultés majeures : le manque de cartes aériennes couvrant certaines régions de la Birmanie rendant la navigation très aléatoire, et la météo, très mauvaise pendant la mousson, obligeant le N° 1576 *Flight* à n'opérer que pendant les nuits de pleine lune.

En raison du cumul de ces deux difficultés, seules quatre opérations (deux en juin et deux en août), peuvent être exécutées au cours des quatre premiers mois – et de ces quatre sorties, seules deux sont considérées comme réussies. Ce n'est qu'au mois d'octobre que le N° 1576 *Flight* sort de cette mauvaise passe et pas moins de neuf sorties sont accomplies ce mois-là, dont huit sont couronnées de succès. En novembre, trois premiers Liberator sont affectés à l'unité, mais ils ne peuvent pas être utilisés avant d'avoir subi quelques modifications indispensables. Ils sont en tout cas les bienvenus en raison de leur rayon d'action qui leur permet de pénétrer plus profondément à l'intérieur des lignes japonaises. Dans le même temps, il est décidé d'adjoindre également des Catalina. L'accroissement des effectifs vaut au *Flight* d'être

Un oiseau rare, le B-24M-10-CO A72-183 (ex-44-41975) du *Wing Commander* E.V. Read, commandant le N° 200 *Flight*, en cours de maintenance. (Bob Thompson, via Bob Livingstone)

Missions secrètes

MISSION SUR L'INDOCHINE

« Le 26 mars 1945, nous – c'est-à-dire, moi mon équipage et le Liberator KH391 – avons décollé de notre base habituelle de Jessore, près de Calcutta, pour Cox's Bazar situé au sud de Chittagong afin d'entreprendre une sortie très loin à l'intérieur du territoire ennemi avec un officier de l'armée anglaise et un chargement de provisions dans la soute à bombes. Cela signifiait que nous allions utiliser tous les réservoirs auxiliaires.

« Après avoir décollé et survolé la mer d'Andaman dans une nuit sans lune qui, combinée avec une pluie battante, nous rendait la visibilité nulle, nous avons atteint la côte malaise après douze heures de vol (il ne pouvait pas en être autrement). Nous volions au ras des flots au-dessus du détroit de Malacca pour à la fois voler en dessous des nuages et échapper aux radars japonais au cas où il y en aurait un allumé à ce moment de la nuit. Selon notre navigateur, le Flight Lieutenant *J.R. Alverson, notre DZ se trouvait approximativement à 20 minutes à quelques miles au nord-est de Singapour, tenu par les Japonais. Là, sur une pointe d'épingle située au milieu de ce qui est décrit sur la carte comme "relief de jungle" à 1 500 miles derrière les lignes ennemies, une unité spéciale britannique attendait notre "paquet" et le ravitaillement.*

« Nous étions maintenant assez près de notre zone de largage. C'était seulement notre deuxième vol dans cette région. Alverson nous y avait emmenés à partir d'un repère situé sur la côte puis en utilisant uniquement la montre pour rejoindre ce point déterminé par une longitude et une latitude. Là, devait nous attendre le comité d'accueil. Notre deuxième navigateur, le Pilot Officer *H. Walling, s'était maintenant installé dans le poste du bombardier pour guider le largage. Les portes de la soute ont été ouvertes, les containers prêts à être balancés. Notre passager était juché sur le côté en attendant le signal du "bombardier" qui le lancerait dans le vide, en pleine nuit, vers une destination incertaine.*

« D'après nos calculs, nous étions maintenant juste au-dessus de la DZ. Mais contre toute attente, au lieu de voir une rangée de lumières ou tout autre moyen de signalisation lumineux comme on nous avait dit, nous n'avons rien vu mis à part un trou noir. Nous avions parcouru presque 2 000 miles la plupart du temps au-dessus de l'eau et à travers des orages et de nuit. Sous les tropiques, les cumulo-nimbus sont exceptionnellement hauts et leur centre est particulièrement violent. Pour ce genre de vol, nous ne disposions pas assez de carburant pour voler au-dessus des orages et nous n'aurions d'ailleurs pas survécu en tentant de passer au travers de l'un deux. Nous nous contentions de rester juste en dessous de la base des nuages ou à 250 pieds au-dessus de la mer. C'était alors particulièrement sombre et c'était seulement avec les éclairs furtifs que nous pouvions deviner l'environnement avant de retomber dans l'obscurité et subir de nouveau cette pluie épaisse. Cela pouvait durer des heures et cela mettait nos nerfs à rudes épreuves tout en constituant un véritable test pour Alverson, notre navigateur. Il n'avait pas d'instrument de radionavigation pour l'aider et entre lui et l'épais orage de 30 000 à 40 000 pieds, il y avait le soleil, la lune ou les étoiles pour le guider. Il avait recours aux feux de détresse des bateaux qui s'allumaient une fois qu'ils avaient touché l'eau et aux mitrailleuses de notre mitrailleur arrière, le Pilot Officer *J. Tyson. Avec les feux de détresse et un tir dans l'eau, Alverson pouvait calculer sommairement la dérive de l'avion en estimant avec une certaine marge de tolérance la direction et la force du vent en combinant aussi avec notre cap magnétique et notre vitesse indiquée. Il pouvait ainsi calculer où nous étions ou plutôt où nous devrions être. Travaillant sans cesse au-dessus de ses cartes et ses abaques, coincé dans son carré exigu, Alverson nous avait amenés à bon port. Nous étions maintenant au-dessus de la zone et personne n'était en vue.*

« Était-il possible que les signaux aient été confondus, ou peut-être n'était-ce pas le bon endroit, la bonne nuit ou la bonne heure. Peut-être que le comité d'accueil avait été surpris par l'ennemi et décimé. C'était après tout, qu'une toute petite ouverture dans la jungle, facile à manquer. Nous avons rebroussé chemin vers la côte pour reprendre un point fixe et tenter de nouveau de trouver le point de rendez-vous à la montre... cinq minutes... quatre... trois... deux... un... zéro... et là, tout d'un coup, les lumières sont apparues !

« Elles étaient disposées comme prévu. En plus de leur identification, elles nous donnaient la direction à prendre pour le largage et les contours de la zone. Nous avons aussi vérifié le clignotement de la lettre de l'alphabet pour plus de sécurité. J'ai alors réduit les gaz pour descendre tranquillement à 700 pieds au-dessus du sol, altitude de largage. Notre "paquet" qui était armé jusqu'aux dents attendait le signal de notre "bombardier", serein, persuadé que nous allions le larguer au bon endroit. Puis, la lumière rouge située juste au-dessus de la glissière s'est allumé. C'était le signal... puis, presqu'aussi soudainement, est arrivée la lumière verte et notre radio-despatcher, le Flight Lieutenant *G. Zimmerman a donné un bon coup dans le dos de notre "paquet" et l'a expulsé de l'avion. Nous avons fait un autre circuit pour larguer cette fois les containers, et notre mission était remplie. Nous nous sommes ensuite éloigné des lumières présentes sur le sol et pris le cap vers la maison, soit presque 2 000 miles à parcourir. Pour faire l'aller et retour, nous aurons mis 22 h 45, à cette époque un record au sein du Command. »*

Thomas R. Lee (RCAF), DFC, Liberator & Fortress, Canada's Wings Vol.2, CR Vincent 1975

transformé en *Squadron*, le numéro 357, le 1er février 1944. Pendant sa courte existence, le N° 1576 *Flight* aura effectué 23 sorties dont 18 ont été menées à bien. Il devient le *Flight* A du N° 357 *Squadron* avec trois Hudson et six Liberator [1].

Le *Squadron Leader* T.R. Lee (RCAF), commandant le *Flight* A, décrit bien les missions qui leur étaient assignées [2] :

« Notre escadron était basé dans un petit village, Jessore, non loin de Calcutta. Notre Flight *de Liberator était utilisé pour les vols à très long rayon d'action au-dessus de l'Indochine, le Siam et la Malaisie. Quand la guerre s'est terminée, la plupart des équipages étaient alors canadiens. Nous travaillions avec une armée secrète disséminée dans tout le Sud-Est asiatique occupé. Cette armée secrète avait comme mission d'organiser les natifs qui avaient rallié notre cause. À cela s'ajoutaient les missions d'espionnage et l'organisation du ravitaillement de cette armée secrète pour lui permettre de monter des embuscades, faire sauter des ponts ou même attaquer directement les troupes japonaises, leurs dépôts de munitions ou de ravitaillement. Il est même arrivé que cette armée secrète organise le rapatriement aérien de réfugiés, de blessés ou de prisonniers de guerre. L'arrivée des Liberator nous a permis d'étendre notre activité de plus en plus profondément à l'intérieur du territoire ennemi. Mais nous n'étions que des chauffeurs au profit des véritables acteurs de cette guerre secrète, les membres de la Force 136* [commandement pour *Special Operations Executive* – SOE – en Extrême-

[1] Liberator III BZ847, BZ923, BZ952, BZ954, BZ956, BZ959...
[2] *Liberator & Fortress, Canada's Wings* Vol.2, CR Vincent 1975.

L'arrivée du Lysander en Extrême-Orient est tardive et l'appareil s'avère mal adapté au climat de la région, de sorte que le taux d'accidents sera relativement élevé.
(Collection R.C. Sturtivant)

Orient], *de l'ISLD* [*Inter Services Liaison Department*, équivalent au *Secret Intelligence Service* – SIS – en Europe] *ou de l'OSS* [*Office of Strategic Services*, américain, ancêtre de la CIA]. »

Un second *Squadron* éphémère

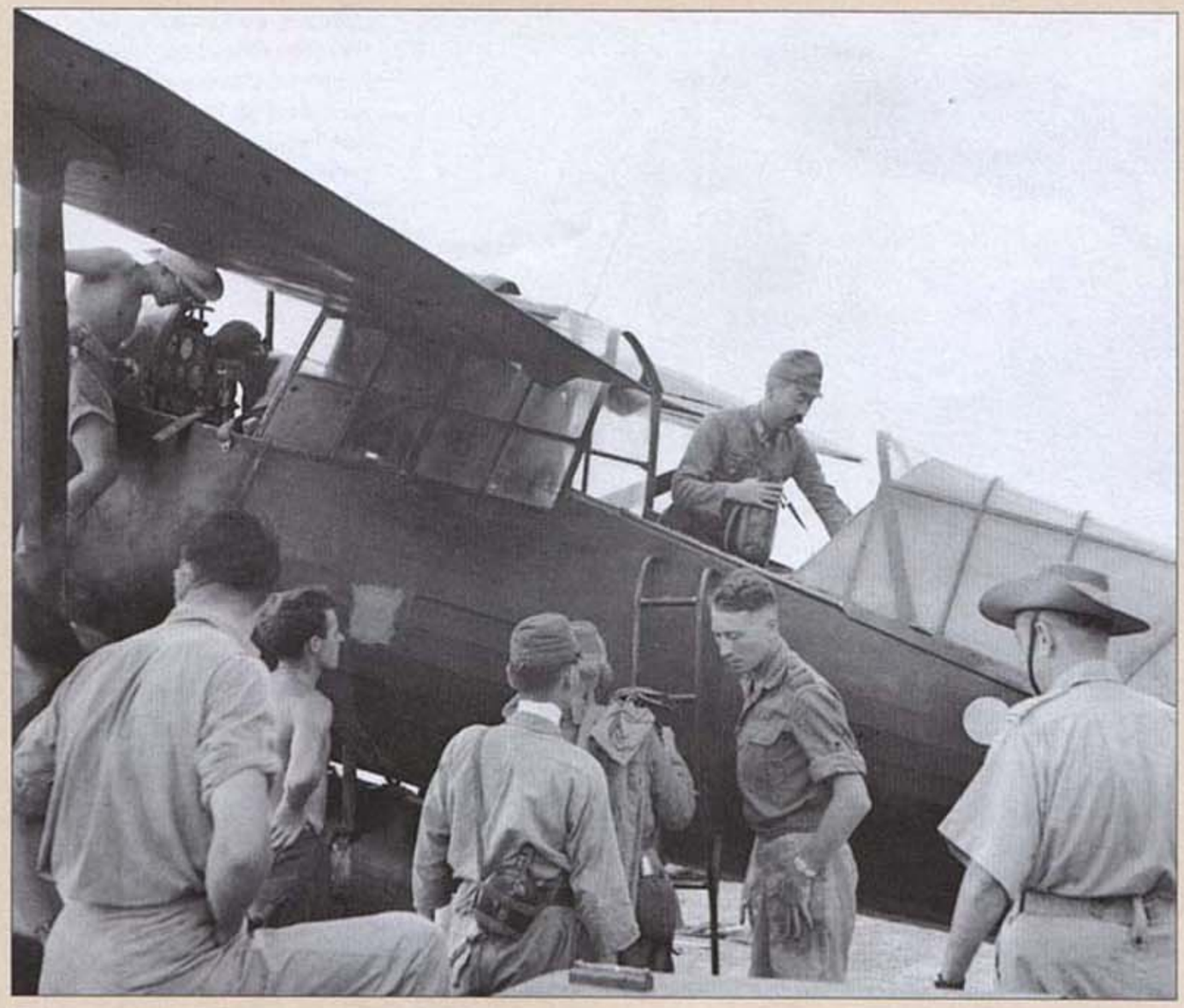
Le *Flight* B doit prendre en compte six Catalina. Le seul inconvénient est que ces deux *Flights* doivent être basés à 1 500 km l'un de l'autre, ce qui pose un problème certain pour le commandant de l'unité. C'est pourquoi la RAF décide de transformer les deux *Flights* en deux escadrons distinct. Le 21 mars 1944, le *Flight* B du N° 357 *Squadron* devient le N° 628 *Squadron* avec comme zone d'opérations les côtes birmanes, malaises et des Indes néerlandaises. En définitive, le N° 628 *Squadron* sera peu engagé dans ce genre de missions, mais davantage dans des missions de reconnaissance météo et ASR; de ce fait il est dissous le 1er octobre 1944. Seules deux opérations spéciales réalisées par cet escadron sont connues, effectuées dans les nuits du 2/3 mai 1944 et du 10/11 mai, en plus de 6 missions de récupération d'agent au mois de septembre 1944. Après la dissolution, une partie du personnel vient grossir l'effectif du N° 240 *Squadron* pour faire occasionnellement des sorties au profit des forces spéciales.

Pendant ce temps, le N° 357 *Squadron* déménage à Digri, sauf les Hudson qui continuent à opérer à partir de Dum Dum. En mars, les Liberator deviennent opérationnels et dans le mois deux sorties sont réalisées au-dessus de la Thaïlande. Grâce à l'arrivée des Liberator, le N° 357 *Squadron* est capable d'effectuer 26 sorties dont 20 réussies, mais en contrepartie, le Hudson AM949/A est perdu en mission le 15 mars 1944 sur la frontière sino-birmane, tuant cinq des six personnes à bord. Début avril, une mission spéciale est planifiée sur l'Indochine pour laquelle deux Liberator sont envoyés sur le terrain avancé de Kunming en Chine. La mission se termine mal et les Liberator sont perdus, le premier (BZ952) s'écrasant le 6 avril au nord de la Chine, tuant les 13 hommes à bord; quant au second il fait un atterrissage forcé à Fort Hertz. Les missions continuent malgré la mousson qui perturbe beaucoup le bon déroulement des opérations. Cependant, à la fin de l'été 1944, plusieurs changements s'imposent, dont le remplacement des Hudson vieillissants. Des Dakota prennent le relais à partir de janvier 1945. Le N° 357 *Squadron* aligne bientôt 10 Liberator VI et 10 Dakota et l'escadron prend ses quartiers à Jessore près de Calcutta [3].

[3] dont les Dakota IV KJ913, 914, 920, 922, 924 à 927.

Westland Lysander Mk. IIISD (V9289)
N° 357 *Squadron*, C *Flight*
Mingaladon (Birmanie), 1945.

© P-A. Tilley - 2003



Rangoon (Birmanie), fin août 1945. Trois officiers japonais prennent place à bord d'un Lysander (V9818) du N° 357 *Squadron* (*Flight* C) sur le terrain de Mingaladon. Ces officiers seront parachutés au-dessus des positions japonaises qui résistent encore pour leur annoncer la cessation des hostilités. (Australian War Memorial, P02284.19 et P02284.20)

Les premières sorties ont lieu dès le mois de novembre avec le nouveau matériel, mais les derniers Hudson vont rester jusqu'au mois de janvier 1945. L'activité devient plus intense, car pas moins de 110 sorties ont lieu entre octobre 1944 et janvier 1945. Le N° 357 *Squadron* est particulièrement sollicité au profit de la XIV[e] armée britannique. En effet, dans le but de gêner le retrait des forces japonaises, de nombreux coups de main sont organisés avec l'aide des troupes indigènes loyales. Pas moins de 366 sorties sont effectuées entre la mi-février et la mi-mai 1945 au cours desquelles 596 tonnes de matériel et des agents destinés à encadrer les indigènes sont largués. En parallèle, quelques missions en soutien direct des troupes de Chang Kai-Chek sont aussi organisées en collaboration avec les Américains et quelques autres pour placer des agents dans les ports de la Chine du Sud chargés de surveiller le trafic des navires de commerce.

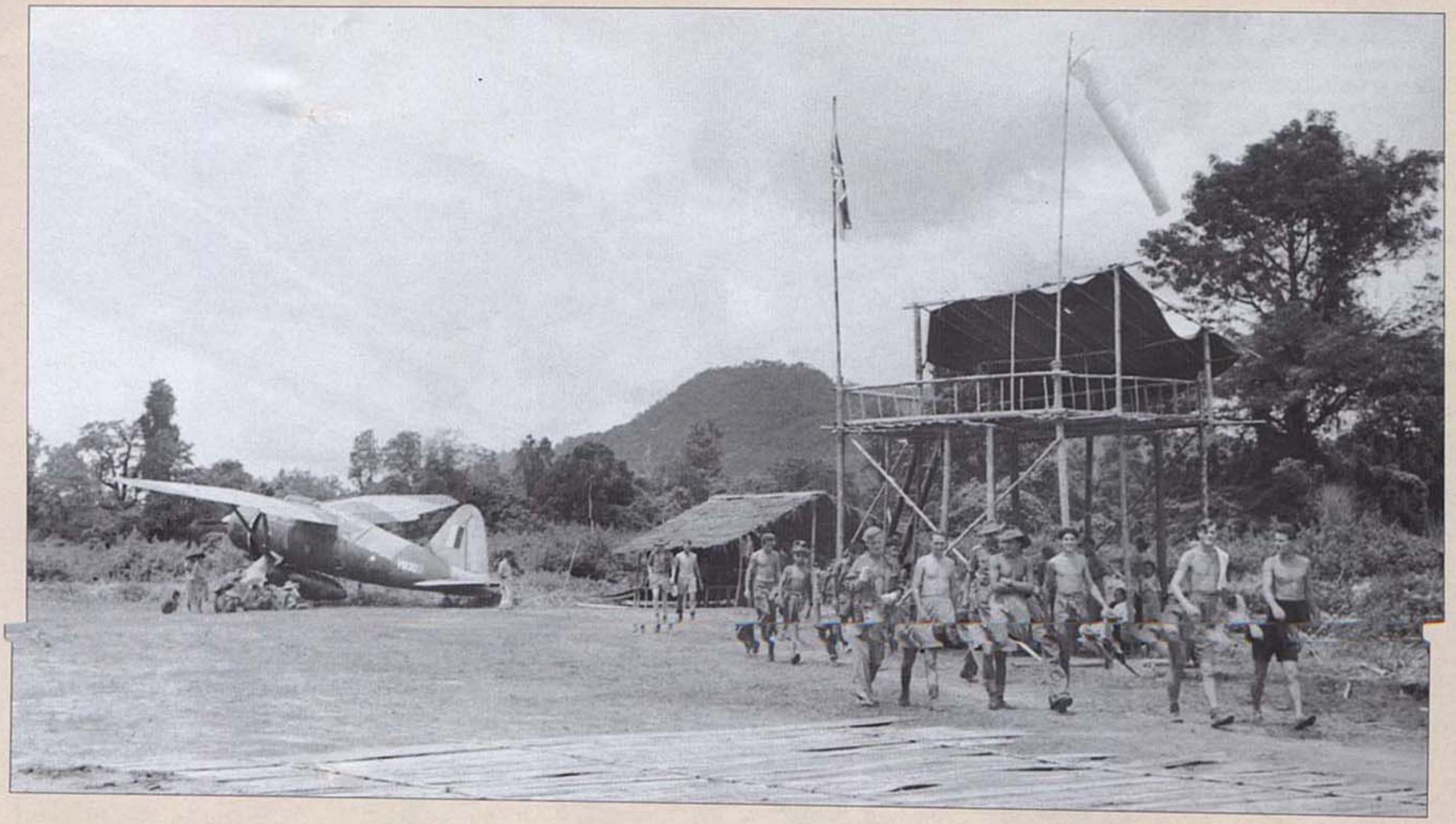
Cela ne se fait sans casse, car les Dakota sont mal adaptés à ce genre de vol qui les oblige à survoler l'Himalaya [4] et l'absence de données météo provoque quelques crashs. Le 1[er] mars 195, c'est le KJ921 qui s'écrase sur une colline dans le mauvais temps, puis le 20 mai 1945, le KK180 se perd dans le mauvais temps et tombe en panne sèche. Tous les deux transportaient des médicaments pour le *British Air Group* en Chine. Au total, cinq Dakota sont perdus en opérations, le dernier (KN584) le 7 septembre 1945 en Birmanie. La météo et le manque de carte de navigation sont les principaux ennemis des avions SD, car les interceptions par la chasse japonaise sont rares. C'est pourtant ce qui arrive au EW174 le 29 mai 1945. Il est abattu par un groupe de Ki.43 qui se déplace pour changer de terrain du sud au nord de la Thaïlande. Rencontre purement fortuite mais malheureuse. C'est la seule perte avérée du fait de la chasse nippone.

Le N° 357 *Squadron* participe au soutien apporté à la Thaïlande qui cherche à se soulever contre ses protecteurs japonais, mais cela reste essentiellement une affaire américaine. À mesure que le front s'avance vers la Malaisie, les zones d'intervention deviennent plus facilement accessibles par avion. Jusqu'à maintenant, seuls les sous-marins avaient pu agir en soutien des opérations secrètes, mais à partir de décembre 1944 la quasi totalité du territoire de la Malaisie se trouve à la portée des Liberator. Pour ces missions périlleuses, les équipages partent avec les réservoirs remplis à ras bord, mais même avec cela, les réserves sont inexistantes. Les équipages sont contraints à réaliser de véritables prouesses, certains vols (entre Jessore et 100 miles au nord de Singapour) durant jusqu'à 23h50 !

L'activité devenant croissante, un deuxième escadron SD vient renforcer le N° 357 *Squadron*, le N° 358 *Squadron*. Créé le 8 novembre 1944 comme unité de bombardement sur Liberator, il ne fait qu'une mission le 13 janvier 1945 sur Mandalay avant de changer de spécialité. En fait, son statut reste mixte et il retourne occasionnellement à des missions de bombardement lors des périodes de nuit sans lune. En raison d'un manque d'expérience, les premières sorties se terminent par un vrai désastre, trois Liberator étant portés disparus ou s'écrasant au retour (KH215, 277, 278) dans la nuit du 22/23 janvier 1945. Les Liberator payeront un lourd tribut à la cause des forces spéciales, le N° 357 *Squadron* perdant sept Liberator, le N° 358 *Squadron* une dizaine d'autres.

En octobre 1944, le *Flight* de Lysander du N° 161 *Squadron* est dissous en Europe. Une partie des officiers est envoyée en Extrême-Orient dès la fin de l'année, permettant de transformer le *Flight* C du N° 357 *Squadron*, utilisé jusqu'à présent pour les liaisons avec des Harvard, L-5 et Auster. Ce n'est que début mars que les dix premiers Lysander arrivent à Jessore, après avoir débarqué à Karachi où ils ont été remontés. La première mission a lieu le 3 mai 1945. Elle consiste à déposer des munitions à des partisans et ramener deux blessés (dont une femme) à la base. Le 6 mai, une tempête tropicale détruit trois Lysander du *Flight* (V9295, V9649, T1699), ce qui porte un coup très dur car les remplacements pour ce type de machine sont presque inexistants. Le 16 mai, le V9808 est endommagé à l'atterrissage par le *Squadron Leader* G.

[4] voir AJ-15 sur le transport.



Le Lysander V9303 vient d'apporter du ravitaillement aux membres de la *Force* 136 dans un village birman proche des lignes japoaises en juillet 1945. La *Force* 136 (dont on voit quelques hommes à droite) était une unité de guérilla chargée de harceler les positions japonaises.
Le Lysander, que l'on aperçoit au fond à gauche, est gardé par des troupes indigènes.
On remarque les « plaques Marston » fabriquées avec un matériau plus répandu dans la région que l'acier : le bambou ! (Australian War Memorial, P02284.17)

Turner sur un terrain en Birmanie; lui et les membres des forces spéciales seront récupérés plus tard par des L-5 et le Lysander laissé sur place. Néanmoins le *Flight* C réalise sa 100e sortie le 11 juillet 1945. Les Lysander réalisent 400 sorties jusqu'à la dissolution du N° 357 *Squadron*, pour le coût de 7 Lysander.

Les vols à caractère spécial continuent après le 15 août 1945, tout d'abord pour ravitailler les camps de prisonniers répertoriés où l'on sait que les conditions alimentaires sont loin de favoriser l'obésité, mais aussi pour informer tous les groupes engagés de la reddition du Japon, les moyens de transmission habituels n'étant pas des meilleurs. Mais les escadrons SD sont condamnés à terme. Le N° 357 *Squadron* est dissous le 15 novembre 1945, suivi par le N° 358 *Squadron* le 21 novembre. Les vols à caractère spécial et leurs secrets font partie déjà du passé.

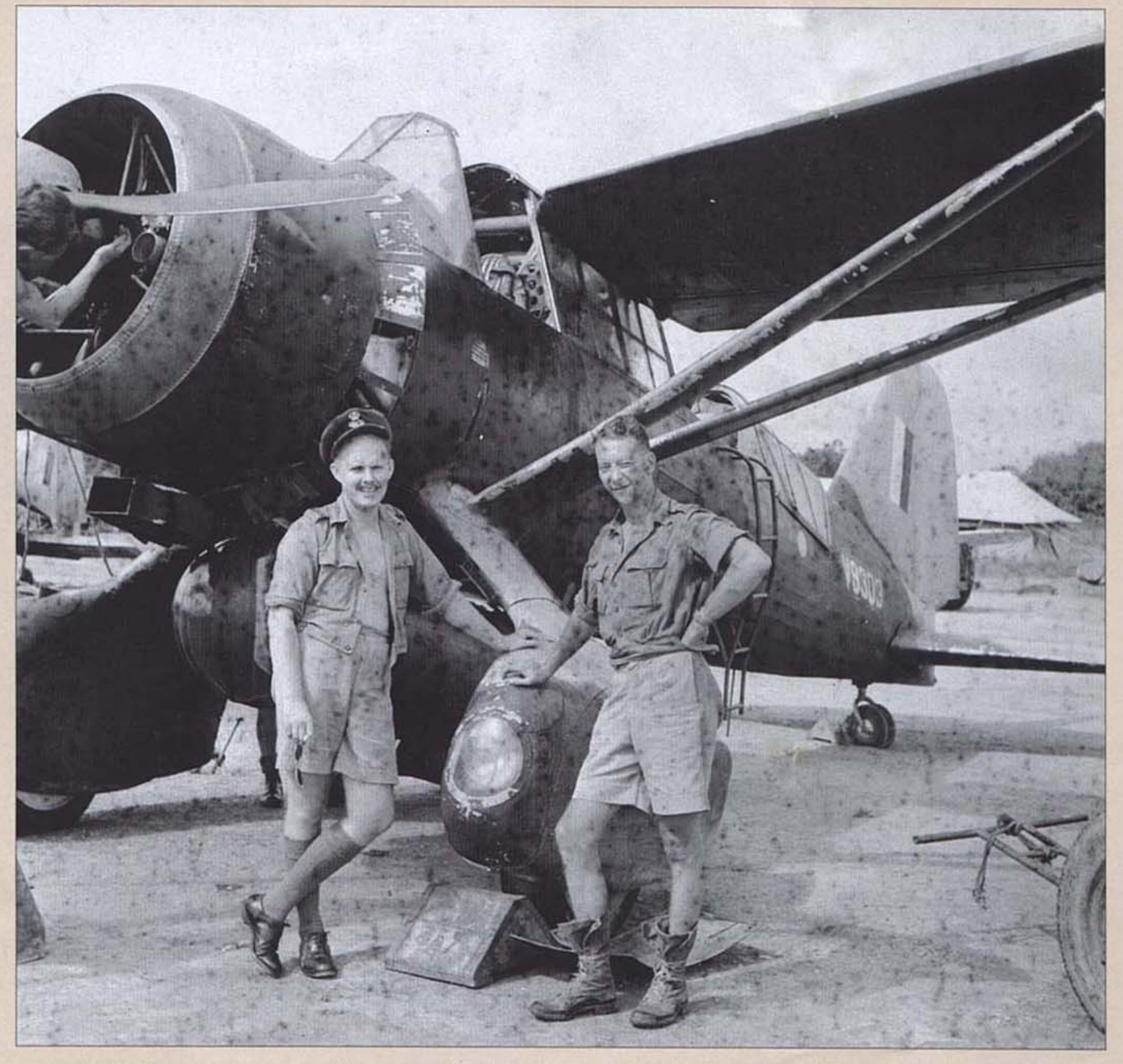
Les Australiens s'y mettent.

Les Anglais ne sont pas les seuls à mettre en ligne des unités de cette nature. Impliqués directement dans le conflit qui fait rage dans le Pacifique, les Australiens y déploient presque tout leur potentiel militaire et offrent aux Américains une aide et une collaboration très efficaces. Plusieurs zones sont placées sous la responsabilité des Australiens qui sont confrontés aux mêmes problèmes de récolte d'informations derrière les lignes. Jusqu'en 1945, les Australiens dépendent des Anglais pour ce genre d'activité, même si des missions secrètes ont déjà eu lieu au cours des années précédentes avec des Hudson ou des Catalina de la RAAF. En 1945, l'Australie est une puissance régionale reconnue et la création du N° 200 *Flight* le 15 février 1945 en est peut-être le témoignage, car elle se trouve à même de monter seule des missions de ce type. Cette unité voit le jour suite à l'expérience concluante faite à partir d'un Liberator du N° 24 RAAF *Squadron* fin 1944. Ce *Flight* est placé directement sous le contrôle de l'état-major de la zone Est. C'est le *Squadron Leader* Pockley, un ancien pilote de Sunderland du N° 10 RAAF *Squadron*, qui en prend le commandement, mais il est remplacé le 15 avril par le *Wing Commander* E.V. Read. Malgré sa petite taille, cette unité est finalement placée sous le commandement d'un *Wing Commander* au lieu d'un *Squadron Leader*, ce qui est assez rare. Read a près de 350 hommes sous ses ordres, mais les débuts sont quand même difficiles, car son *Flight* n'est pas jugé prioritaire par les autorités militaires. Il rencontre des difficultés dans l'affectation de personnel et de matériel à son unité. Le Liberator, livré en nombre à l'Australie à partir de 1944, est naturellement choisi pour effectuer les missions demandées [5].

La création du N° 200 *Flight* est restée discrète, car l'unité dépend du point de vue opérationnel de l'*Australian Intelligence Bureau* (AIB), qui est en charge de l'infiltration en zone ennemie dans un but de collecte d'informations ou de sabotages avec l'aide de la population indigène. Ces agents spéciaux font partie de la force « Z ». Les équipages ont, bien sûr, des consignes strictes pour garantir la discrétion des activités aériennes du *Flight*. Les six Liberator sont modifiés pour pouvoir mener à bien les missions : la tourelle ventrale est déposée, de même que le blindage; le radar standard est remplacé par un « Rebecca ». Les mitrailleuses ne reçoivent que la moitié des munitions normalement emportées à bord d'un B-24 de bombardement. À l'arrière de l'avion, une glissière de largage de parachutiste est montée. Les premiers avions arrivent au *Flight* à la fin du mois de février, mais ce n'est qu'au début du mois de mai que le N° 200 *Flight* dispose de ses six Liberator [6], la modification des appareils étant plus lente que prévue.

Le 15 mars 1945, une première sortie comprenant trois B-24 est planifiée. Le *Squadron Leader* Pockley dirige la formation

[5] Au total 287 B-24 sont directement livrés à la RAAF via le *Lend-Lease* entre février 1944 et août 1945, qui en équipe sept *Squadrons*.



Sur cette photo, de très mauvaise qualité, on reconnaît à droite le *Squadron Leader* George Turner DFC, commandant le C *Flight* du N° 357 *Squadron*. (Australian War Memorial, P02284.23)

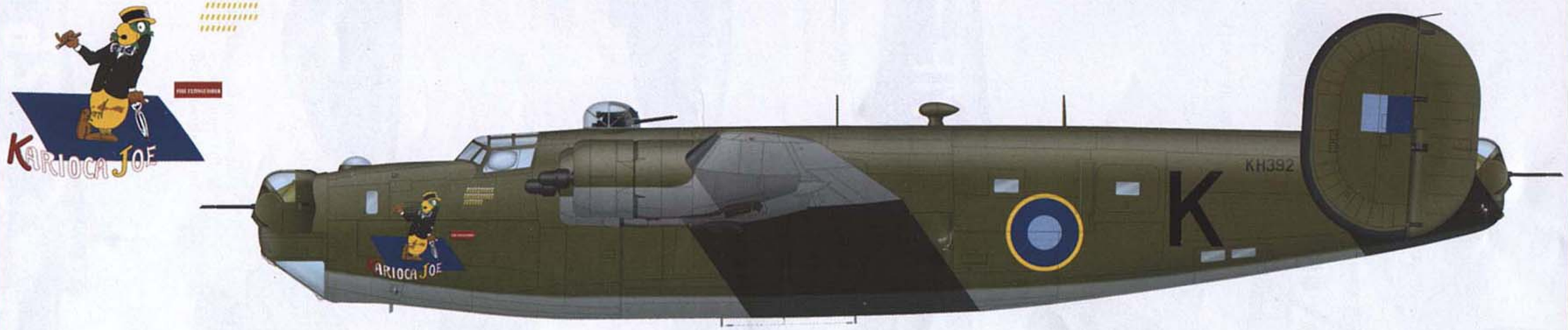
à bord de son A72-191, suivi par le *Flight Lieutenant* F.J. Ball (A72-159) et *Flying Officer* C.I. Cox. Leur objectif est de larguer du matériel et des agents sur Bornéo. Ils doivent lancer leur opération depuis la base de McGuire (San Jose) sur l'île de Mindoro (Philippines), où ils arrivent le 18 mars. Le lendemain, Pockley et Ball accomplissent un vol de reconnaissance au-dessus de l'objectif et deux tentatives sont faites les jours suivants pour larguer cinq agents, mais la météo empêche la bonne réalisation de l'entreprise. Ce n'est finalement que le 25 mars que le parachutage peut avoir lieu malgré quelques difficultés. Les deux avions quittent alors la zone en direction de la baie de Brunei. Le *Squadron Leader* Pockley et les onze membres de son équipage n'arriveront jamais à destination et seront portés disparus. C'est un coup dur pour cette unité qui perd son commandant à la première mission.

Les sorties s'accumulant, la technique s'affine et vers la fin de la guerre, les largages se déroulent entre une altitude de 300 pieds au-dessus du sol pour les plus basses? à 3 000 pieds pour les plus hautes, à la vitesse de 210 km/h environ, volets à demi sortis et moteurs intérieurs à puissance réduite. Le *Flight* poursuit ses missions clandestines jusqu'à la fin de la guerre. Au cours de cette période, il perd deux autres Liberator, le A72-159 et le A72-177, respectivement les 17 et 24 mai. Le A72-159, piloté par le *Flying Officer* A. Clark, transportant cinq agents de la force « Z » est porté disparu au cours de la mission. L'épave ne sera retrouvée que huit mois plus tard au Timor portugais, sans qu'elle ne livre les raisons exactes du crash. Il est possible que ce Liberator ait été abattu par la chasse japonaise. En revanche on dispose de plus de précisions quant aux raisons de la perte du A72-177, grâce au témoignage d'un *Major* de l'armée britannique présent sur la DZ. Piloté par le *Flight Lieutenant* K. Emmett, le Liberator décolle de Morotai à 3 heures du matin pour le nord de Bornéo. C'est la première mission pour cet équipage. Il a son bord 1 600 kg de matériel et deux agents de la force « Z ». Au-dessus de la zone, le Liberator commence à faire ses circuits pour larguer les deux agents et le matériel. Après avoir fait cinq circuits et visiblement pas satisfait des résultats, le *Flight Lieutenant* Emmett descend encore plus bas pour continuer son largage et se retrouve à environ 200 pieds. L'aile gauche (le point faible du Liberator) heurte la cime d'un arbre, un peu plus grand que les autres, et se brise; l'avion explose au sol, ne laissant aucune chance à l'équipage et aux passagers.

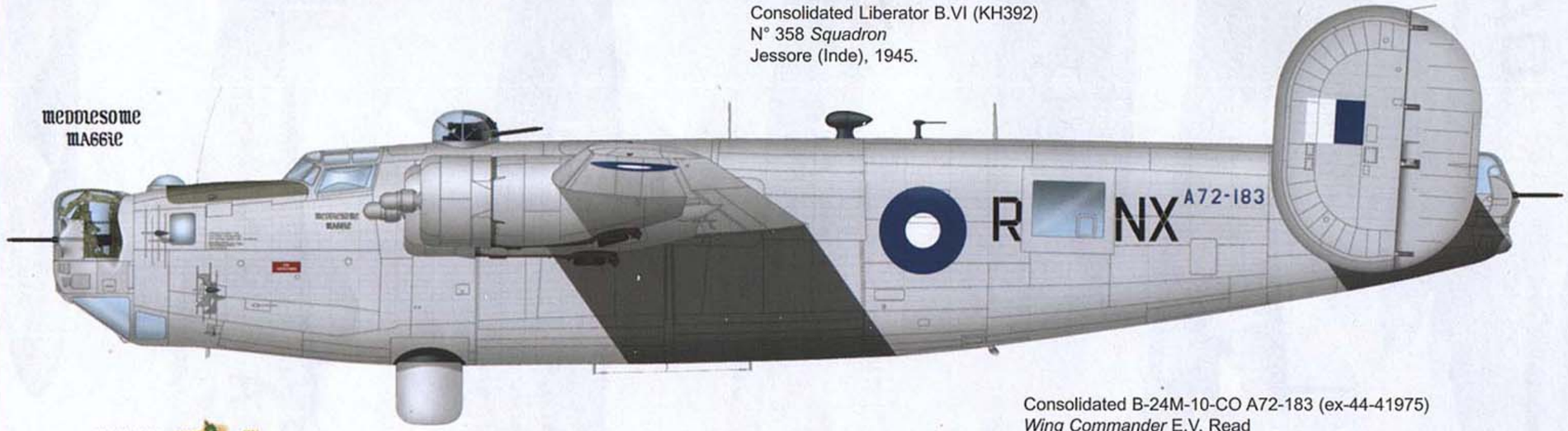
Tout comme pour les Anglais, le maintien d'une unité SD devient inutile après la cessation des hostilités et le N° 200 *Flight* est dissous le 15 décembre 1945.

---

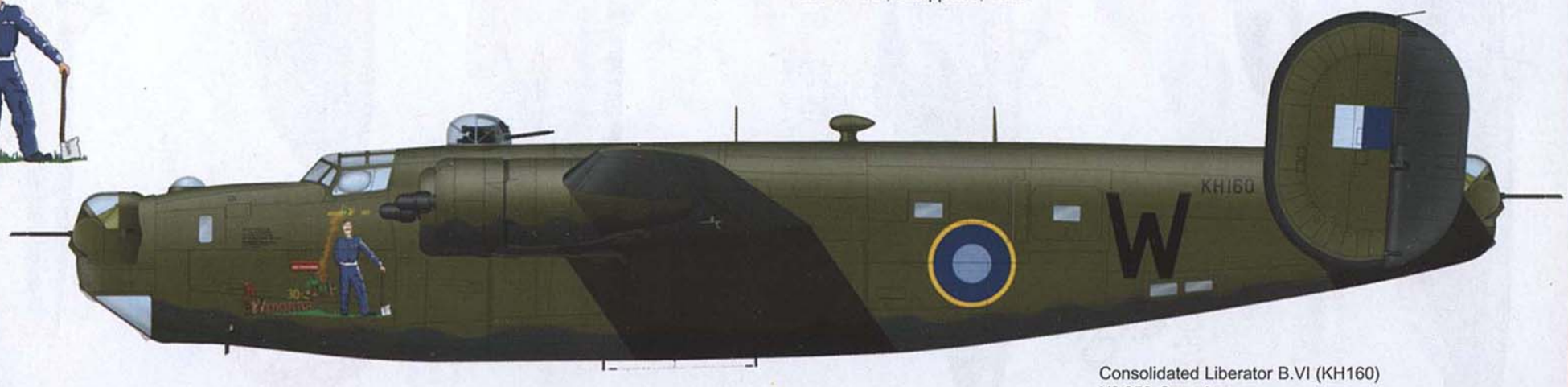
[6] B-24M A72-182 et 191 arrivés le 27.02.45, 159 (21.02.45), 180 (10.03.45), 177 (11.04.45) et 183 (03.05.45). Il semble que trois autres B-24M aient été modifiés pour les opérations clandestines en plus de ceux cités plus haut : A72-187 livré le 24.06.45, 185 (04.07.45) et 192 (07.07.45).



Consolidated Liberator B.VI (KH392)
N° 358 *Squadron*
Jessore (Inde), 1945.



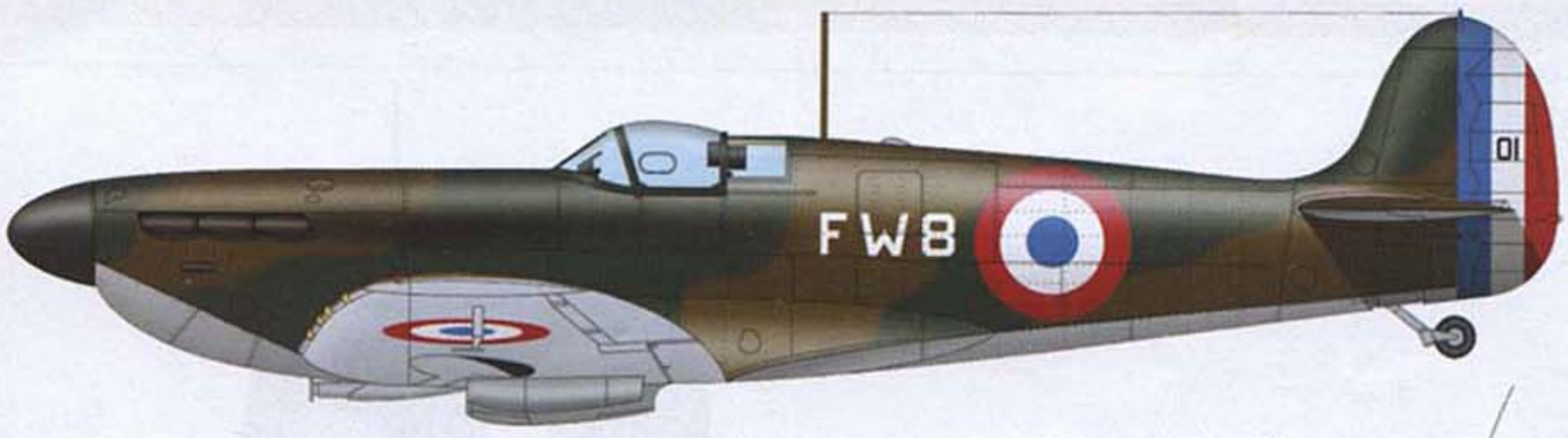
Consolidated B-24M-10-CO A72-183 (ex-44-41975)
Wing Commander E.V. Read
N° 200 *Flight* (RAAF)
McGuire AFB, Philippines, 1945.



Consolidated Liberator B.VI (KH160)
N° 358 *Squadron*
Jessore (Inde), 1945.

Il semble que certains Liberator aient eu les surfaces inférieures peintes en noir mat.

© P.-A. Tilley - 2003



Supermarine Spitfire Mk. I n° 01 (FW8)
Centre d'essais des matériels aériens
Orléans-Bricy (France), juin 1940.

Supermarine Seafire Mk. XV (UB415)
N° 1 *Squadron*
Hmawbi (Birmanie), 1953.

Supermarine Spitfire Mk. VIII
2nd Lieutenant Leland P. Molland
308th *Fighter Squadron*, 31st *Fighter Group*
Castel Volturno (Italie), février 1944.

Supermarine
N° 1 SAAF
Zwartkop (R

Supermarine Spitfire LF
N° 5 SLP
Ceské Budejovize (Tch

Supermarine Spitfire F.14e n° SG73
2e escadrille
Florennes (Belgique), 1948.

Supermarine Sp
Flottilj F11
Skavska-Nyköp

Supermarine Spitfire Mk. Vb n° 538 (EP310)
57 GvIAP
Caucase (URSS), 1943.

Supermarine Spitfire LF.IXc
N° 101 *Squadron*
Tel Hof (Israël), 1946.

Supermarine Seafire Mk. XV (SR530)
N° 883 RCN *Squadron*
Dartmouth (Canada), 1947.

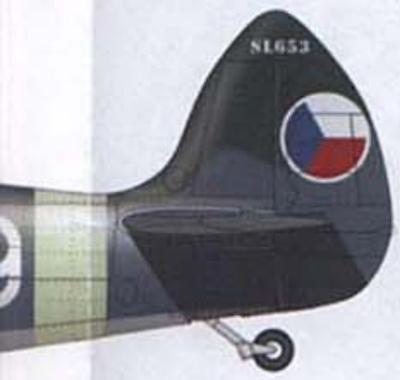
© P-A. Tilley - 2003

Spitfire international

Supermarine Spitfire FR.18e (HS668)
AFS (I)
Ambala (Inde), 1948.

Supermarine Spitfire T.9 n° 163
N° 1 *Squadron*, A *Flight*
Gormanston (Rép. d'Irlande), 1953.

rmarine Spitfire LF.IXc n° 5503
SAAF *Squadron*
kop (Rép. Sud-Africaine), 1951.



fire LF.IXe (SL653)

e (Tchécoslovaquie), 1946.

Supermarine Spitfire Mk. IX H-60 (NH238)
N° 322 *Squadron*
Nederlandse Koninklijke Luchtmacht
Kalidjati (Java), 1948.

ine Spitfire PR.19 n° 31017
Nyköping (Suède), 1949.

Supermarine Spitfire F.22 n° SR65
N° 1 (*Auxiliary*) *Squadron*
Cranborne (Rhodésie), 1951.

Supermarine Spitfire Mk. IXc (PT529)
N° 332 *Squadron*
Voernes (Norvège), 1946.

Supermarine Spitfire Mk. Vb n° 36
Escadrille n° 1
Ota (Portugal), 1948.

Supermarine Spitfire HF.IXc n° 41-422
N° 5 *Eskadrille*
Karup (Danemark), 1951.

CANBERRA

Bob Livingstone

L'AUSTRALIE A ÉTÉ entraînée dans le conflit vietnamien dès 1962, quand les premiers instructeurs sont arrivés sur place, suivis par les Caribou (voir AJ N° 28). L'engagement des Américains devenant de plus en plus important, l'implication australienne dans ce conflit est devenue elle aussi plus importante, ce qui s'est traduit par le déploiement d'un bataillon de combat appuyé par des avions légers, puis d'un escadron d'hélicoptère en 1965. Cet effort militaire s'est achevé en 1967 par l'arrivée des Canberra Mk.20 appartenant au N° 2 *Squadron*.

Stationné sur la base de Butterworth en Malaisie depuis 1958, le N° 2 *Squadron* fait alors partie du *Commonwealth Strategic Reserve Force*. Équipée de Canberra Mk.20, cette unité aurait dû recevoir les F-111C commandés depuis octobre 1963. Mais à la suite de problèmes rencontrés lors du développement de cet avion, la livraison des F-111C a été repoussée et elle ne sera effective d'ailleurs qu'en juin 1973. Anticipant ce retard, le gouvernement australien offre une seconde jeunesse aux Canberra vieillissants et annonce le 22 décembre 1966 que [1] : « *la RAAF va déployer au Sud Viêt Nam un escadron de huit bombardiers Canberra. Ces avions y seront envoyés dans le but d'apporter un soutien aux troupes terrestres. Ils pourront être utilisés dans le cadre des missions effectuées pour l'appui des forces de combat alliées et contre les mouvements et concentrations de troupes ennemies* ». Il est entendu que le contrôle opérationnel sera placé sous la responsabilité de la 7th *Air Force* et que le N° 2 *Squadron* sera intégré au 35th TFW basé à Phan Rang et commandé par le *Colonel* James Wilson.

LES CANBERRA S'INSTALLENT

Après qu'un escadron du génie de la RAAF a préparé les installations nécessaires, le N° 2 *Squadron* intègre ses quartiers le 19 avril 1967. Huit Canberra Mk.20, menés par le *Wing Commander* Rolf Aronsen, arrivent directement de Butterworth. Ils sont reçus par le *Lieutenant General* William Momyer, commandant la 7th *Air Force*, et le commandant des forces australiennes au Viêt Nam, le *Major*

Préparation du A84-235 pour une nouvelle mission en juin 1970.
(Toutes les photos sont de l'auteur)

[1] Mr Harold Holt, annonce de presse, Mission Vietnam.

General D. Vincent. Pour remplir leur nouvelle tâche, les avions ont revêtu un camouflage dont ils étaient dépourvus quand ils étaient à Butterworth. Cependant, l'éclair rouge du 82 *Bomber Wing* peint sur la dérive est maintenu et vient casser l'effet du camouflage. De plus, dans un souci de bien faire savoir à qui les Viêt-congs (VC) vont avoir affaire, un drapeau australien est peint de chaque côté du nez.

D'un point de vue opérationnel, les Canberra adoptent logiquement le code radio *Magpie*, du nom d'un oiseau noir et blanc australien particulièrement agressif, qui est aussi l'insigne de cette unité. Le N° 2 *Squadron* est alors la seule unité de bombardiers déployée au Viêt Nam capable d'utiliser un viseur de bombardement.

Après quelques vols d'accoutumance, les premières sorties ont lieu le 23 avril 1967. Le *Wing Commander* Vin Hill, un vétéran de la guerre de Corée, est le premier à décoller. Ces missions dites CSS (*Combat Skyspot Strike*), menées à haute altitude sont dirigées par radar et en communication permanente avec un contrôleur au sol qui donne l'ordre du largage des bombes. Cela implique aussi que l'avion doit être équipé d'un transpondeur. Le *Flying Officer* Frank Burtt, navigateur au N° 2 *Squadron* témoigne [2] : «*Une fois dans les airs, l'avion est dirigé par contrôle radar vers la zone à bombarder où vous passez sous la responsabilité d'un autre contrôleur qui est chargé de pointer l'objectif. À ce moment-là, vous donnez les caractéristiques techniques de vos bombes et leur nombre pour qu'il puisse calculer le point de largage. Puis, une fois celui-ci déterminé, le contrôleur vous mène jusqu'à votre point de largage et vous donne un compte à rebours de cinq secondes avant de larguer les bombes. Le navigateur doit compter les bombes au fur et à mesure qu'elles tombent de l'avion et relever leurs points d'impact. L'avion peut alors retourner à la base.* »

Normalement, après le passage des Canberra, les Américains font intervenir au même endroit l'artillerie, puis les *Gunships* armés de mitrailleuses et de roquettes non guidées, avant de faire nettoyer le terrain par l'infanterie. Il est sûr qu'à ce moment-là, il est impossible de vérifier l'efficacité des Canberra ! La même nuit, le N° 2 *Squadron* inaugure ce qui sera la routine par la suite, huit sorties avec une charge de six bombes de 500 livres, portée à six de 1 000 livres à partir du mois de mai. Cependant, les Australiens connaissent une série de pannes électriques de leur râteliers de bombes de soute. Après différentes combinaisons de bombes, les Australiens décident de retirer les râteliers récalcitrants, limitant ainsi les capacités d'emport de bombes à huit bombes de 500 livres ou quatre de 1 000 livres. Mais peu de temps après, les Canberra reçoivent deux râteliers sous les extrémités des ailes, capables de recevoir chacun une bombe de 500 livres. Les missions se diversifient aussi et bientôt, l'escadron peut envoyer quotidiennement deux Canberra bombarder visuellement des

[2] *Target Charlie,* Steve Eather, Canberra, 1993.

AU VIÊT NAM

Ce Canberra attend son réarmement pour une nouvelle sortie.
Le Canberra est en 1967 le seul appareil présent au Viêt Nam équipé d'un viseur de bombardement.

objectifs de jour après le passage d'un avion FAC (*Forward Air Control*). Ces missions sont souvent effectuées en appui des troupes australiennes engagées dans la province de Phuoc Thy. Le rythme des missions reste constant et en octobre, le N° 2 *Squadron* enregistre le largage de sa 10 000e bombe.

À la fin du mois de janvier 1968, les troupes alliées subissent de plein fouet l'offensive du Têt. C'est un événement majeur dans la guerre du Viêt Nam car la guérilla se transforme alors en guerre conventionnelle avec des attaques plus massives. Le N° 2 *Squadron* est appelé en renfort pour la défense de la base de Khe Sanh, à laquelle la 7th AF consacre tous ses efforts, avec en moyenne 300 sorties par jour. Pendant 77 jours, les avions de la 7th AF vont larguer pas moins de 35 000 tonnes de bombes venant s'ajouter aux 75 000 tonnes de bombes larguées par les B-52 en 2 600 sorties. Grâce aussi à un pont aérien de grande ampleur, Khe Sanh tiendra et le deuxième Diên Biên Phu souhaité par les Nord-vietnamiens n'aura pas lieu.

Les Canberra se montrent très souples d'emploi et ne sont pas verrouillés sur un seul objectif comme en témoigne le *Wing Commander* D. Evans le commandant l'escadron au cours de l'automne 1968. Il se souvient de sa mission du 17 septembre : « *Le* Flight Lieutenant *Cramer et moi avons pu réduire au silence un feu nourri venant du sol et pu obtenir un BDA (*Bomb Dammage Assessment*) pour six ennemis tués en plus de bunkers et galeries comptés comme détruits avec six bombes de 750 livres. Le FAC (un Australien servant dans une unité américaine), nous avait prévenus que nous pourrions subir des tirs nourris venant du sol en nous dirigeant vers l'objectif. Il a demandé alors à ce que l'objectif puisse être changé pour ce foyer ennemi. Cela a été approuvé et les six tués qu'il a estimés ont été confirmés par la suite.* »

Phan Rang est protégée par les troupes sud-coréennes en dehors du périmètre de la base, les troupes de l'USAF à l'intérieur et, au cas où les deux cercles de défense auraient été pénétrés, la RAAF a mis sur pied ses propres forces pour sécuriser les Canberra avec une section appartenant au ADG (*Air Defense Guards*) de la RAAF. Les bases constituent un objectif de choix pour les VC et les alertes sont fréquentes. Les VC tentent souvent de passer à travers les barbelés et les champs de mines dans le but de placer des charges sur les avions dans leur alvéole. Les attaques, généralement nocturnes, au mortier ou aux roquettes artisanales viennent de temps en temps rompre la monotonie [3].

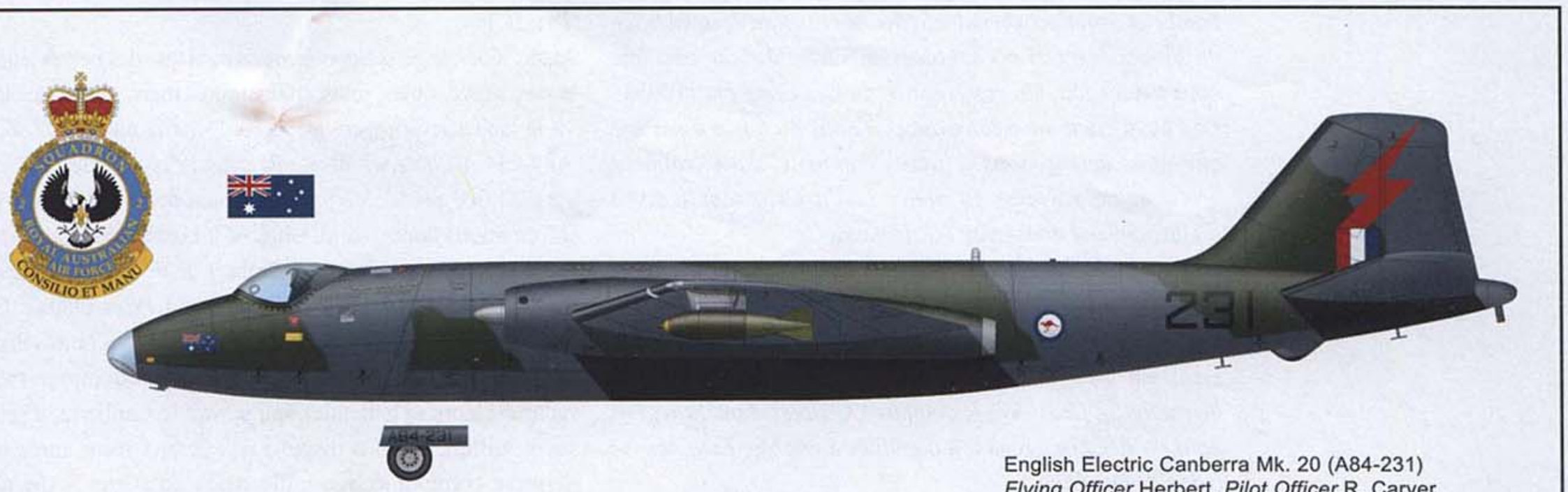
En cas d'attaque de jour, tandis qu'un HH-43 Pedro prend l'air dans l'espoir de déterminer la source des tirs, deux F-

Le Canberra fait partie de la génération vieillissantedes avions utilisés au Viêt Nam. Il n'en rendra pas moins de bons et loyaux services. Ici le A84-242 dans son alvéole.

LE CANBERRA EN AUSTRALIE

Le Canberra est l'avion d'attaque clé de la RAAF pendant une quinzaine d'années. Au cours de la période 1949-1951, l'Australie fait face au choix de ses futurs avions de combat destinés à remplacer ceux qui ont connu la Seconde Guerre mondiale. Alors que la Guerre froide commence, la succession du Lincoln devient prioritaire, alors que les budgets alloués sont en constante régression. Les premières négociations pour l'acquisition et la fabrication sous licence de l'English-Electric Canberra par l'Australie remontent à février 1949, alors que l'avion n'est pas encore en service opérationnel en Grande-Bretagne. L'accord, qui intervient en janvier 1950, porte sur 48 exemplaires, dénommés Canberra Mk.20, identiques au Canberra B.2 de la RAF à l'exception de quelques modifications exigées par le cahier des charges de la RAAF. Construit par la Commonwealth Aircraft Corporation, le premier Canberra Mk.20 effectue son vol inaugiral en mai 1953. Les livraisons interviennent entre juillet 1953 et septembre 1958 (matricules A84-201 à 248). Ces appareils « made in Australia » viennent s'ajouter aux deux Canberra B.2 achetés directement en Grande-Bretagne. Les Canberra A84-228 à 248 reçoivent des réacteurs Avon Mk.109 développant 500 kg de poussée supplémentaire, les mêmes qui équipent le Canberra B.6 de la RAF. Quand en 1955, elle acquiert deux Canberra T.4 d'entraînement (A84-500 et 501), la RAAF décide de modifier cinq Canberra Mk.20 de la première série et les deux Canberra B.2 en biplaces d'entraînement, qui deviennent des Canberra Mk.21. Les modifications ont lieu en 1958 et 1959.

Trois *Squadrons* de la RAAF sont équipés de Canberra, les N° 2, 6 et 1 par ordre de transformation. Le N° 2 *Squadron* passe le plus clair de son temps en outre-mer, d'abord en Malaisie, puis au Viêt Nam. Les N° 1 et 6 *Squadrons* forment le 82 *Wing* basé à Amberley en Australie en remplacement des Lincoln. Le successeur désigné du Canberra, le F-111 se fera attendre, ce qui prolongera quelque peu la vie opérationnelle du Canberra. Cependant, comme solution provisoire, les N° 1 et 6 *Squadrons* recevront des F-4E en 1970. Le N° 2 *Squadron* sera la seule unité à utiliser le Canberra après juin 1971, toutefois plus comme bombardier, mais pour l'entraînement, le remorquage de cible et la cartographie. Le Canberra est finalement retiré du service en juin 1982. Le Canberra a connu l'un des taux d'accident les plus bas au sein de la RAAF – seuls 6 avions ont été rayés des contrôles entre 1954 et 1982 (en plus des avions perdus en Viêt Nam).



English Electric Canberra Mk. 20 (A84-231)
Flying Officer Herbert, *Pilot Officer* R. Carver
N° 2 RAAF *Squadron*
Phan Rang, 3 novembre 1970.

© P-A. Tilley - 2003

100 du 35th TFW, également basé à Phan Rang, décollent sur alerte pour détruire les tubes menaçants avec le concours de l'équipage de l'hélicoptère.

En août 1968, les stocks de bombes datant de la Seconde Guerre mondiale sont épuisés et les Australiens n'ont pas d'autre choix que d'utiliser des bombes américaines de génération plus récente. Ainsi, la charge de bombe habituelle passe-t-elle désormais à quatre bombes M117 de 750 livres et de deux de 500 ou 750 livres en bout d'aile. À cette époque, la plupart des missions ont lieu de jour et à vue, ce qui est beaucoup plus stimulant pour les équipages australiens. L'altitude de largage des bombes passe de 3 000 pieds à 1 000 pieds pour diminuer les risques d'erreur, mais cela implique aussi que les avions doivent brutalement remonter à 3 000 pieds pour éviter d'être endommagés par le souffle de leurs propres bombes.

Premières victimes

Il faut attende le mois de novembre 1968 pour que le N° 2 *Squadron* soit rappelé aux dures réalités de la guerre. Le 25 novembre, le A84-232 est touché par un tir venant du sol non loin de son objectif et le *Pilot Officer* John Reis, navigateur, est blessé. Mais cela n'empêche pas l'escadron de continuer à accomplir ses missions à un rythme effréné. L'escadron largue sa 40 000e bombe le 25 avril 1969, bombe qui reçoit d'ailleurs ce jour-là l'inscription « *ANZAC Day Special* ». Le 28 novembre 1969, c'est au tour de la 50 000e bombe d'être larguée. À ce moment-là, les sorties n'ont lieu que de jour en liaison avec un avion FAC. Le taux de disponibilité avoisine 96%, ce qui est remarquable pour une unité engagée au Viêt Nam, au point que le *Colonel* Frank L. Gailer, qui commande le 35th TFW, déclare que [4] « *leur BDA est le meilleur de toutes les unités opérationnelles dans le Sud-Est asiatique.* »

En effet, la précision des équipages de Canberra peut être jugée à l'aune de la mission du 30 août 1969. Des troupes sud-vietnamiennes ont été héliportées le long d'un canal à 80 km au sud-ouest de Can Tho où elles ont rencontré une vive résistance. Un Canberra est alors envoyé bombarder la ligne de front. Bien que Sud et Nord-vietnamiens soient pratiquement au contact et que le plafond empêche le bombardier d'opérer à son altitude optimale, l'équipage australien accomplit sa mission avec succès. Les troupes sud-vietnamiennes ont confirmé par la suite que cette attaque a permis de tuer 19 soldats réguliers nord-vietnamiens.

En septembre 1969, des fissures apparaissent sur la plupart des Canberra au niveau du bloc dérive et beaucoup restent cloués au sol. La trêve qui intervient entre le 8 et le 10 septembre suite à la mort d'Hô Chi Minh permet aux Australiens de souffler un peu, mais la situation devient quand même critique car l'escadron ne peut aligner que deux avions le 11 septembre. D'urgence, des blocs entiers doivent être acheminés par les C-130A de la RAAF. À partir du 8 octobre, le N° 2 *Squadron* reste la seule unité au Viêt Nam équipée en Canberra, suite au départ pour les État-Unis du 8th BS américain équipé en Martin B-57.

La zone géographique d'intervention de l'année 1970 est concentrée sur le delta du Mékong où près des trois-quarts des missions sont réalisées.

La précision des équipages australiens est toujours appréciée comme en témoigne le *Pilot Officer* Blythe : « *Nous avions dû abandonner notre objectif initial et nous cherchions à nous débarrasser de nos bombes quelque part. Au même moment, nous avons été appelés par un OV-10 Bronco pour rejoindre un coin reculé de la jungle. Il travaillait en collaboration avec un tandem d'hélicoptères chasseur/tueur constitué d'un OH-6 et d'un Cobra. Nous avons largué une*

Retour de mission du A84-238.
Les huit Canberra présents en permanence ont effectué jusqu'à onze sorties par jour.

[3] L'auteur, qui servait dans un détachement du 2 *Signal Regiment* de l'*Australian Regular Army* à cette époque, précise qu'il se trouvait dans le périmètre de la base le 6 juin 1970 quand un obus de mortier a explosé à l'endroit où son véhicule venait de passer moins d'une minute auparavant... un souvenir encore très vivace dans son esprit ! Son nom aurait pu venir s'ajouter aux 501 Australiens tués au Viêt nam ou aux 2 400 blessés. Au total, près de 50 000 Australiens ont servi au Viêt Nam entre 1962 et 1972. [NDLR]

[4] *Highest Traditions, the History of N° 2 Squadron* – John Bennett, Canberra, 1995.

bombe et avons pu atteindre la fumée provoquée par la fusée du Bronco. Le OH-6 s'est alors engouffré dans le trou que nous avions fait. Un camp entier du Viêt Cong était visible. Le FAC a continué à faire appel à nous au fur et à mesure que nous découvrions d'autres camps. C'était vraiment gratifiant de travailler en équipe et d'avoir atteint le degré d'efficacité qui nous avait été demandé. »

En avril 1970, on confie au N° 2 *Squadron* un nouvel objectif, défini selon les termes officiels comme : « *la route qui traverse la vallée A Shau, la principale source de ravitaillement qui vient de la piste Hô Chi Minh dans la partie orientale du Laos vers les camps VC situés dans la région nord du Ier Corps, région qui entoure l'énorme base américaine de Da Nang.* »

Une première sortie près de la montagne Tigre coupe la route, bloquant un convoi qui verra dix-sept de ses véhicules détruits par des AC-119 un peu plus tard dans la nuit. En juin, le nombre de missions passe à neuf par jour et la 60 000e bombe est larguée le 29 juin 1970. Le 11 juillet, le A84-241 est légèrement endommagé à l'atterrissage quand sa roulette de nez se dérobe, mais le *Wing Commander* Jack Boast doit intervenir personnellement (pour ne pas dire physiquement) pour empêcher les Américains de pousser le Canberra en dehors de la piste avec un bulldozer ! En juillet, le même équipage est impliqué dans une collision en vol avec un autre Canberra, mais les deux avions peuvent rentrer à leur base.

Dans sa version déployée au Viêt Nam, le Canberra est un appareil quelque peu dépassé. En raison de l'absence de systèmes de contre-mesures électroniques, il s'avère vulnérable aux missiles sol-air, ce qui entraînera son retrait des opérations en avril 1971.

Au cours de l'année 1970, les Australiens sont confrontés à de nouvelles difficultés provoquées par la « vietnamisation ». Cette politique initiée par les Américains deux ans auparavant commence à produire ses effets sur le terrain et les Australiens sont de plus en plus souvent appelés à travailler en collaboration avec des pilotes FAC vietnamiens. Ceux-ci ne maîtrisent pas toujours la langue de Shakespeare et les problèmes de compréhension sont fréquents. Pour aplanir les difficultés, des échanges ont lieu, des pilotes australiens se retrouvant à bord d'avions FAC de la SVNAF et, réciproquement, des pilotes de la SVNAF prenant place à bord des Canberra. Parfois d'autres problèmes de communication peuvent intervenir avec les Américains, comme l'ont expérimenté les *Flying Officers* Copley et Murphy. Appelés à bombarder à basse altitude une plantation de caoutchouc dans la zone du III Corps, ils ont la désagréable surprise de voir exploser des bombes faisant virevolter des débris d'arbres un peu partout, dont certains frôlent leur Canberra... des B-52 en mission *Arc Light* étaient en train de bombarder la même cible !

Triste fin

Jusqu'alors, le N° 2 *Squadron* n'a subi que des pertes légères et non irréversibles, mais, malheureusement, sa bonne étoile va le lâcher le 3 novembre 1970. Dans la nuit, le Canberra A84-231 *Magpie 91* disparaît dans la région de Da Nang vers 22 000 pieds. *Magpie 91* a bien accusé réception des informations concernant l'objectif à bombarder, puis... plus rien. Aujourd'hui, les deux membres de l'équipage composé du *Flying Officer* Mike Herbert et du *Pilot Officer* Bob Carver, tous deux âgés de 24 ans, sont toujours portés disparus. Aucuns débris de l'avion n'ont été retrouvés. La station radar d'Udorn (Thaïlande), qui suivait le Canberra, a seulement indiqué qu'il a disparu des écrans juste après leur dernière communication radio. Bien qu'aucun SAM n'ait été signalé dans la région, il semble bien que le Canberra soit entré en collision avec « quelque chose » et que ce « quelque chose » l'ait complètement détruit.

En 1971, la guerre terrestre entre dans une phase d'intensification et les Canberra dépassent souvent leur quota de missions, exécutant parfois jusqu'à onze sorties dans la journée, avec, il faut le rappeler, un effectif de huit avions qui ne sont pas tous disponibles en même temps. Les Canberra volent de plus en plus près des frontières laotienne et nord-vietnamienne, où les SAM et autres tubes de DCA guidés par radar constituent un danger mortel. Puisqu'ils devaient être remplacés au milieu des années soixante, les Canberra sont dépourvus de tout équipement de contre-mesures électroniques, ce qui en fait des cibles faciles pour les missiles air-sol. Cela se confirme le 14 mars 1971 quand le A84-228 *Magpie 41* a son aile droite touchée par un SA-2 près de Khe Sanh. Le *Wing Commander* John Downing, commandant le N° 2 *Squadron*, et le *Flight Lieutenant* Allen Pinches doivent s'éjecter au-dessus de la jungle. Peu après leur éjection, ils peuvent voir un deuxième SAM venir achever le Canberra. Les pilotes, suspendus à leur parachute suivent l'avion des yeux jusqu'à ce qu'il plonge dans la couche nuageuse; l'aile droite est en feu et des débris s'en détachent régulièrement. Ils sont recueillis le lendemain à quelque 30 km seulement de la frontière du Laos. Ils seront rapatriés ultérieurement.

Suite à cette perte, l'état major de la 7th AF prend la décision d'interdire à tout avion non équipé d'un système de contre-mesures électroniques de voler dans la zone de portée des SAM. Peut-être une autre conséquence de cette seconde perte est la décision prise en avril 1971 par le gouvernement australien de retirer le N° 2 *Squadron* du Viêt Nam. Le 30 mai 1971, les *Flying Officers* Dave Smith et Pete Murphy réalisent la dernière mission de l'unité à bord du A84-244, *Magpie 61*.

Une fois les lance-bombes externes retirés et les réservoirs auxiliaires remontés, les Canberra quittent Phan Rang le 4 juin 1971 pour rejoindre la base d'Amberley en Australie. Pendant leur présence au Viêt Nam, les Canberra ont effectué 11 963 sorties et largué 76 389 bombes pour la perte de deux avions et de deux pilotes. Les Canberra ont été utilisés au maximum de leurs possibilités, le A84-246 n'accumulant pas moins de 513 sorties, un record pour un avion de combat. Comme dira plus tard le *Squadron Leader* Brian O'Shea : « *Au Viêt Nam, notre "bonne vieille dame" avait prouvé qu'elle avait des dents.* »

ROBERT GOUBY

"J'aurais vu ce type-là comme un beau héros de la France."
(André Gibert)

Bertrand Hugot

ROBERT GOUBY EST né le 29 octobre 1919 à Vernois-sur-Mance (Haute-Saône). Il est le quatrième d'une famille de cinq enfants. Adolescent, il aime la pêche, la bicyclette, la lecture et, comme tous les enfants de son âge, il développe un goût pour l'aviation. Sa mère raconte : « *Mon frère lui avait construisit un avion en bois dans lequel il s'amusait et m'avait dit qu'il serait un jour aviateur* ». Hélas ! son père n'est pas cet avis. De petit boulot en petit boulot, il s'installe début 1937 à St-Dizier. Là, il rejoint la section d'Aviation populaire du terrain de Robinson (St-Dizier). Six mois plus tard il obtient son premier brevet civil de pilotage (n° 28443). Robert fait partie des 146 jeunes formés à Robinson entre 1936 et 1939 aux techniques de l'air. Le désir d'être pilote de chasse le gagne et Robert reprend ses études par correspondance afin de passer le concours d'Istres. Le 23 mai 1938, il s'engage dans l'armée de l'Air pour trois ans à l'intendance de Chaumont au titre de la base aérienne de Dijon. Il fait un séjour de huit mois au Levant, à la base aérienne 139 de Rayak, où il prépare le concours d'entrée à Istres. Il fait partie des quatorze reçus sur les quatre-vingt-quinze candidats.

De retour en France, il rejoint la base école de Cazaux au sein du bataillon de l'Air 124, où il est admis en qualité d'élève mitrailleur à compter du 29 mars. Il souhaite être chasseur et réussit à intégrer l'école élémentaire de pilotage de Bourges juste deux mois avant le déclenchement des hostilités. Le 21 décembre, il passe le brevet de pilote militaire et rejoint l'école de pilotage n° 3 d'Avord. Il est dans une promotion qui donnera de nombreux pilotes FAFL, dont beaucoup ne survivront pas à la guerre. Le 1er mars 1940, il est nommé sergent. Le 10 mai 1940, l'écolage est brutalement interrompu par le bombardement de la base. Les élèves et leurs moniteurs vont effectuer un repli stratégique qui les conduit successivement à La Rochelle et à Bordeaux.

Depuis le 6 juin les élèves ne volent plus, ce qui aigrit les aspirants pilotes. Robert ronge son frein. Il raconte ensuite : « *Me voici en cantonnement à St-Martin-de-Hins, petit village à quelques kilomètres de Bayonne. C'était le 19 juin 1940. Nos avions étaient disséminés sur le terrain de Mont-de-Marsan ça et là, sans essence. Les habitants de la région ne comprenaient rien à notre recul. Des bruits circulaient que nous devions embarquer à Bordeaux, peut-être à Bayonne pour gagner le Maroc.*»

Le discours du commandant de l'école de chasse devant tout le personnel marque un tournant dans le destin de Robert : « [Le commandant] *veut rendre émouvant son speech : en France nous avions à combattre la cinquième, la sixième, la septième et la huitième colonnes ! L'armée française contient des brebis galeuses. Ici, dans notre école, nous en avons et si je les découvre, je les abattrais comme des chiens enragés. Notre aviation militaire sera sans doute réduite au minimum, mais si vous me suivez nous pourrons continuer à voler, ne serait ce que sur des Luciole. La France aura besoin de pilotes civils, ayez confiance* ! »

Le sergent Robert Gouby n'a jusqu'à présent pas cru à la possibilité d'un armistice, mais le discours du commandant vient de lui faire comprendre la vérité. Que faire ? Les avions n'ont pas d'essence; il reste le bateau. Il faut se rendre à Bayonne. Robert et d'autres camarades apprennent qu'un cargo suédois affrété par le ministère de l'Air doit se rendre au Maroc. Le 21 juin à 5 heures du matin, Robert et dix-sept autres élèves quittent la France pour commencer la lutte. Huit jours de mer à bord du *Talberg* où ils vivent à dix-sept sur quinze boules de pain, dix boîtes de « singe » et cinq boîtes de sardines. C'est en pleine mer qu'ils apprennent la signature de l'armistice. Ils sont reçus à Casablanca par un colonel d'aviation. Profitant de la pagaille, le 2 juillet 1940, le lieutenant « Goubisky », revêtu de l'uniforme polonais, embarque pour l'Angleterre. Il arrive finalement dans le dernier pays euro-

Robert Gouby peut être radieux. Il porte fièrement la Croix de Guerre et cinq palmes, ainsi que la DFC. Cette dernière lui a été décernée en août 1943 pour avoir abattu sept avions ennemis en trois mois et pour avoir montré la plus grande adresse et le plus grand courage.

Robert Gouby

C'est à la section d'Aviation populaire de St-Dizier–Robinson que Robert Gouby apprend à piloter. On le voit ici (2ème en partant de la gauche) devant un Farman 451.

péen résistant aux Nazis le 16 juillet 1940. Il s'engage au titre des FAFL à St Athan le 22 juillet et est enregistré sous le numéro matricule 30245.

Le parcours qu'il suit alors ressemble à celui de beaucoup d'aviateurs arrivés en Grande-Bretagne. C'est tout d'abord le camp d'Odiham. En pleine bataille d'Angleterre, excédé de ne rien faire, le caporal Gouby, accompagné par Magrot et Dubourgel, se rend au consulat de Chine pour partir se battre contre les Japonais. Les trois amis tentent de convaincre l'amiral Muselier lors d'une revue, mais ce dernier n'émet pas un avis favorable. Jusqu'à son affectation à Camberley, Gouby fera tout ce qui est possible pour aller se battre. Les refus perpétuels le mènent au désespoir au point de détester les Anglais. Puis arrive son départ pour l'écolage à la méthode anglaise. Ce parcours obligatoire jusqu'à l'*Operational Training Unit* le conduit à son brevet de pilote n° 141 décroché le 29 janvier 1942.

Enfin en unité !

Le 3 mars 1942, le sergent Robert Gouby est versé au N° 54 *Squadron* basé à Castletown, à l'extrémité nord de l'Écosse. Il effectue ses deux premières missions de guerre les 23 et 24 mars sur des Spitfire II et Vb frappés du code KL. Début mai, il est muté au N° 164 *Squadron* à Skaebrae. Installé dans des îles tout au nord de l'Écosse, Robert raconte : « *L'aérodrome est situé à l'extrême nord des Shetland, d'un côté la mer du Nord, de l'autre l'Atlantique. Le terrain est encadré de collines allant jusqu'à 900 mètres ce qui n'est pas très gai quand le brouillard qui se forme brusquement fait son apparition alors que nous sommes en vol.* »

Il y retrouve un *Free French* qui l'a précédé venant lui aussi du 54. Il s'agit du sous-lieutenant Jean Reveilhac. Les missions dévolues à cette unité ne sont guère passionnantes; la monotonie des vols d'essais et des *convoy patrols* est rompue par de rares *scrambles*. Les intrus sont souvent des bombardiers et des avions de reconnaissance venus de Norvège et qui patrouillent sur l'Atlantique Nord. Robert se déplace successivement à Sumburgh, Scasta et enfin à Peterhead. Il fait partie des pilotes détachés à Sumburgh pour la surveillance de l'aérodrome. Il y retrouve des équipages français sur Beaufighter VIc : les sous-lieutenants Gérard Weil et Robert Chauvin et le capitaine Robert Moizan. C'est sur ces terrains éloignés du front que Robert passe ainsi tout l'été, bien loin des combats dont il a toujours rêvé. Enfin à la mi-septembre 1942, l'aspirant Robert Gouby file plein sud à Hornchurch rejoindre l'*Île-de-France*, premier *Squadron* de Français libres et placé sous les ordres du commandant Bernard Dupérier. Le 340 va se déplacer au sud de la Tamise, sur le fameux terrain de Biggin Hill.

Avec l'*Île-de-France*

Le 2 novembre 1942 marque le début des succès aériens de Gouby. Il fait partie de la patrouille *Red* avec le commandant Dupérier comme leader. Les 12 Spit IX ont décollé à 14h20 pour le *Rodéo* 107. C'est une petite expédition sur Abbeville en compagnie du N° 611 *Squadron*. Au-dessus de la Somme, les avions orbitent vers Abbeville et rencontrent des Fw 190. Entre 11 000 et 15 000 pieds, les combats s'engagent et tandis que Dupérier revendique deux avions détruits, un autre est endommagé par Buiron et Gouby tandis que Schloesing et Moynet se partagent un probable.

Bernard Dupérier écrit à propos de Gouby [1] : « *Nous gagnons d'abord sur eux* [les Focke Wulf] *et je dois bien admettre que je n'arriverai guère à réduire les 700 mètres qui nous séparent encore. À cette distance c'est une question de chance et celle-ci est avec moi, car aujourd'hui je vois l'un des Boches s'abattre en flammes, lorsque j'entends soudain à la radio :* Allo, Red one, watch your tail. Look out ! *Je veux regarder derrière moi mais mon rétroviseur s'est replié dans le piqué brutal tout à l'heure. Je dégage avec une violence folle et je vois passer à côté de moi des 190. Je l'ai échappé belle ! En rentrant, j'apprendrai à mon insu que mon numéro 2 et mon numéro 3, l'adjudant Gouby, qui, manœuvrant brutalement mais avec beaucoup d'adresse et de sang froid, ont intercepté les Allemands que je ne pouvais voir.* »

Notre pilote était à bord du GW-Y; il raconte : « *Je vois Red 1* [Dupérier] *s'en prendre à deux 190 lorsque deux autres arrivent derrière lui. Je fais une attaque plein travers pour tirer sur le plus proche à environ 300 yards sans apercevoir de résultat. Je le suis mais 3 autres 190 me plongent dessus avec un angle de 15 degrés en attaque frontale. Je tire sur celui au centre et je vois quelque chose comme le capot du moteur s'envoler. Dans les secondes qui suivent de la fumée noire sort de l'avion et l'avion part dans un piqué de 30 degré vers la mer. Quand je me pose au terrain je trouve mon aile bâbord abîmé par de la mitraille.* » Les 120 obus et les 200 balles utilisés, plus le témoignage de Gouby, lui donnent un 190 endommagé, qui sera transformé comme détruit après que le capitaine Schloesing, présent dans le même secteur au même horaire, a vu un large *splash* en baie de Somme

Ce jour-là, la 6./JG 26 perd l'*Unteroffizier* Granabetter, tué à bord du Focke-Wulf 190A-4, WNr 656 au-dessus de l'estuaire de la Somme – quoique ce 190 pourrait avoir été descendu par erreur par l'*Unteroffizier* Vogt.

Il revendique une nouvelle victoire le 1er décembre 1942. Onze Spitfire IX décollent de Biggin Hill pour le *Rodéo* 120 dans la région de St-Omer. Robert Gouby à bord du GW-K (BS538) livre les circonstances de son combat : « *J'étais officiellement bleu 3, mais comme bleu leader n'était plus dans la formation, je devins bleu 2. L'attention nous avait été donnée par les contrôleurs que des ennemis étaient présents. J'entendis la section jaune appeler en disant qu'ils étaient attaqués. J'étais à 22 000 pieds et vis 5 000 pieds plus bas et*

[1] *La vieille Équipe*, Bernard Dupérier, éditions Berger Levrault, 1951.

à gauche une vingtaine de Fw190 se dirigeant vers le nord. Tandis que je me concentrais sur eux, bleu 1 [sous-lieutenant Kennard] *qui avait pris le commandement de la section, réduisit sa vitesse et j'ai failli l'emboutir. Pour éviter la collision, je dégageai violemment sur la droite avec comme conséquence la perte de la formation. Je grimpais à 27 000 pieds en pleine vitesse en essayant de rattraper une section de 4 Spitfire plus haut, lorsque soudain j'aperçus 2 Focke Wulf leur plonger dessus. J'en attaquai un et le suivis à travers les nuages Je les ai perdus de vue, mais sur ma droite 3 autres Focke Wulf repartaient discrètement vers la France. Je fis une attaque avec 20° d'angle par l'arrière et tirai sur le numéro 3 de 400 jusqu'à 50 yards de distance. Je vis la mitraille toucher son capot moteur et sur l'avant du cockpit. Puis le moteur prit feu. Je me dégageai en remontant vers la droite tout regardant l'avion ennemi. Mon indicateur de vitesse me donnait 320 mph. Un nuage me boucha la vue mais je vis un parachute descendre. Deux autres Focke Wulf essayèrent de m'attaquer mais je m'esquivai* »

Il est vraisemblable que les Fw 190A sont ceux du I./JG 26. Si les Allemands n'ont pas déploré de perte, il n'est pas impossible que l'on en retrouve dans les archives nouvellement découvertes.

Gouby devient « as »

Le 15 janvier 1943, quatre patrouilles de deux avions s'échelonnent entre 12h50 et la fin de l'après-midi au sud de Rye pour une protection de convois. Si les trois premières missions n'ont rien donné, la *Green Section* est engagée. Le contrôle aérien signale à l'aspirant Gouby (*Green* 1) et au sergent-chef Guilloux que des « bandits » sont sur Rye. *Green 1* aperçoit deux 190 qui filent plein sud. Une chasse au niveau de la mer s'effectue pendant 35 miles, puis les Fw 190 obliquent à l'ouest au-dessus de l'estuaire de la Somme. À 300 mètres derrière le plus proche, il fait cracher les canons de 20 mm de son Spit (GW-S, BS392). « *Mes balles et obus percutent la mer mais après correction s'écrasent sur l'avion.*» Le Fw est atteint et pique vers la mer. Gouby s'attarde alors sur le second qui reçoit les derniers des 980 projectiles que son Spit à emportés. Gouby explique : « *Je vis les obus toucher l'avion, les traçantes m'indiquant l'aile gauche et autour du cockpit.* » Sans munitions, *Green 1* part sans retard sur Biggin Hill. *Green 2* l'a suivi un moment, mais il a été engagé par un autre 190. Les pilotes français ont sans doute eu raison d'un appareil de la 3./JG 26 escortant d'autres Fw 190 de la *Jabostaffel* en mission de nuisance sur Rye. Il est possible que Gouby et Guilloux aient rencontré l'*Unteroffizier* Herbert Bremer qui s'est abîmé en mer.

Le 20 janvier Robert Gouby revendique deux autres chasseurs. Vraisemblablement à bord du GW-S [2], Gouby et neufs autres pilotes de l'*Île-de-France* disponibles pour ce *scramble* décollent à midi et demi. Le contrôle a signalé une formation de 24 avions plus 80 autres faisant diversion pour une attaque sur la banlieue londonienne. Les huit Spitfire IX et un Spitfire Vb partent trop tard et ne peuvent qu'apercevoir douze Fw 190 filant sur Londres. Les avions du 340 patrouillent en mer en attendant le retour des intrus. Gouby raconte : « *Je volais à 4 000 ft quand soudain un FW sortit des nuages devant moi. Je me positionnai en dessous de lui dans son angle mort. Je décochai une courte rafale de canons et de mitrailleuses et vis les impacts sur le réservoir et en dessous du cockpit.* »

Un peu plus tard, neuf Focke Wulf reviennent de la direction de Dungeness. Un violent *dogfight* se déroule. Dans la bagarre Gouby se trouve face à un 190 qui semble être le leader de la formation : « *À 600 yards je commence le tir. Il est touché et prend feu. Moi-même je ressens un choc. Je continue à tirer et je stoppe à 200 yards. Des pièces de l'avion partent dans tous les sens. Je tire le manche violemment pour éviter la collision.*» Un autre Focke-Wulf s'écrase en mer. Gouby a tiré sur le premier 10 miles au sud-est de Beachy Head et le second est touché 30 miles au sud-ouest de Dungeness. Parmi les victimes figure le *Feldwebel* Fred Barthel de la 5./JG 26 dont le corps ne sera rejeté sur une plage de Cuxhaven que 5 mois plus tard !

Le *Wing* étrillé

Tous ces succès consécutifs ne laissent pas le commandement insensible. Une quatrième citation lui est décernée : « *Pilote de chasse d'exceptionnelle valeur qui, le 20 janvier dernier, vient d'ajouter deux victoires certaines et une probable à une série récente. Trois fois cité, ce pilote a maintenant cinq avions abattus confirmés à son actif - deux probables - deux endommagés. Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de guerre avec palme de vermeil.* »

Le 9 mars, au cours du *Rodeo* 177 entre les villes du Tréport et de Fruges, les avions du 340 engagent des 190 qui avaient été vus en train de grimper en venant du sud. Gouby raconte : « *À 15h40, 15 miles au sud de St-Omer, Blue 1 - sous-lieutenant Demas - annonce des Focke-Wulf à midi bien en dessous. Ils sont en deux groupes de 5 en « V » lâche. Blue 1 et 2* [sous-lieutenant Renaud] *s'en prennent au centre tandis que je tire sur ceux à gauche. Le leader vire sec et je ne peux*

La photo de ce pilote figure dans l'album de Robert Gouby. Nous n'avons malheureusement pas réussi à l'identifier – nous ne sommes même pas certains qu'il soit français.
Peut-être un lecteur peut-il mettre un nom sur ce visage ?

[2] De la difficulté d'écrire la réalité. Sur le *logbook* de Gouby il est noté GW-S et dans *l'opération record book* c'est le code GW-O. Le diariste précise que l'avion GWO a été touché en catégorie AC, alors que la fiche individuelle (AM *form* 78) de cet avion donne la date du 22 janvier 43. Le lecteur cherchera à faire le meilleur des choix !

que tirer sur son ailier. Aucun des obus ne le touche, mais il vole désormais en ligne droite. Je me rapproche rapidement sur lui et décroche une longue rafale à 200 yards. L'aileron gauche et le bout de l'aile se font découper et une grosse explosion surgit au milieu de l'aile. Je dois dégager rapidement pour éviter les morceaux qui s'éparpillent. J'ai le temps d'apercevoir l'avion qui plonge dans un piqué incontrôlé avec une aile en moins. »

Le 14 mars, le *Wing* de Biggin Hill se fait étriller avec la perte de quatre avions au cours du *Rodeo* 188. Les avions ont décollé à 17h05 pour un *sweep* vers Hardelot placé sous le contrôle de *Appledore*. Hélas ! une trentaine de Fw 190 du II./JG 26 leur tombent dessus. Le *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland a laissé en appât une *Staffel*, tandis que le reste du *Gruppe* attend dans le soleil. Le résultat sera terrible avec la perte de deux *Wing Commanders*, plus celle du commandant de l'*Île-de-France*. Deux pilotes de la patrouille *Blue* revendiquent 2 Fw 190. Le sous-lieutenant Kennart et Robert tirent chacun un 190. Laissons Gouby conter la suite :

« *D'abord accompagné du P/O Walmesley* [3] *- Blue 4 - je suis rejoint par Yellow 3 et 4 du 611. J'entends le* Wing-Co *annoncer son attaque puis, après un engagement bref, je tire de loin sur un 190 qui perd un morceau de tôle. Il s'engage dans un piqué. Trois Allemands me sautent dessus et je m'échappe en plongeant également. Deux miles à l'est de Hardelot, deux Spit du 611 sont pris à partie par un 190. Le chasseur est proche derrière Red 3 et je tire pour le dégager. La dérive est touchée et il abandonne. Je le poursuis lors du piqué en l'arrosant. Je rompt à 500 pieds et voit l'avion s'écraser vers le port de Boulogne. Je revendique un avion détruit et un autre endommagé.* »

Un Fw 190A-4, le « 4 blanc » du *Leutnant* Ernst Hahne s'écrase près de Boulogne- Ste-Cécile.

Intermède au 165

Le *Squadron* est durement touché et la perte du commandant Reilhac fait accélérer le transfert de l'unité vers le terrain de Drem en Écosse. Une partie des Spit IX sont reversés au N° 341 *Squadron Alsace*, satisfait de rejoindre le sud et enfin participer aux grandes bagarres qui s'annoncent. Pour Robert son engagement aux combats sur la Manche se résume à 25 sorties offensives et 35 défensives pour un total de 71 heures 35 de vol de guerre. Sept Focke-Wulf 190 détruits, un probable et deux autres endommagés donnent à son palmarès l'immensité de ses qualités.

À Tunhouse, l'*Île-de-France* jouit d'un repos bien mérité. Gouby part à la *Fighter Leader School* de Charmy Down, où il va améliorer sa formation. De retour au 340 le 20 septembre 1943, il fait son dernier vol à bord d'un avion codé GW. Volontaire pour retrouver une activité plus guerrière ou incompatibilité de caractère, il quitte des amis français pour une nouvelle unité.

Il s'agit du N° 165 *Squadron* basé à Church Stanton-Culmhead dans les Cornouailles. Fin octobre, son ancien chef à l'*Île-de-France*, le commandant Jean Fournier, lui fait savoir qu'il se démène afin qu'il puisse obtenir le commandement d'une escadrille. La réponse de l'*Air Ministry* ne se fait pas attendre et on lui fait savoir qu'il devrait prendre la tête d'une escadrille au 165, sinon il ira au N° 132 *Squadron*. Malheureusement, il n'en sera rien.

Il faut attendre le 26 novembre 1943 pour que le lieutenant Gouby engage la chasse allemande. Les semaines précédentes n'ont pas été formidables et il va avoir l'occasion de se rattraper.

« *Nous partons en* sweep *dans la région de Cherbourg. Marcel Lorand est mon équipier. À 10h15, nous traversons la côte française dans la région de Quinville; nous sommes à 12 000 ft, l'air est légèrement brumeux, soudain sur ma gauche, 5, 10, 15, 18 Focke Wulf 190 apparaissent. Je passe sur réservoir principal et me débarrasse de mon réservoir supplémentaire. J'allume mon collimateur. Mes canons et mitrailleuses n'attendent plus qu'une pression amicale pour faire leur devoir; j'attaque les trois derniers du lot. Après un virage très serré, je suis en position derrière eux , ils sont à 800 mètres devant moi. Je jette un regard derrière pour savoir si Lorand est encore avec moi et je m'aperçois que trois* FW 190 *me poursuivent. Ils sont à environ 1 000 mètres. Avant de leur faire face je lâche une rafale sur ma première cible. Obus et balles l'atteignent sur l'aile gauche, malheureusement je dois penser à mes nouveaux adversaires; un combat tournoyant s'ensuit. Voyant que j'arrive à tourner plus vite qu'eux, mes trois lascars s'échappent dans un piqué à la verticale. Un regard circulaire me fait entrevoir un autre 190 que je m'apprête à attaquer. Celui ci fait volte-face, je lui lâche de 3/4 avant une rafale à 300 mètres. Pas de résultats. Par une rapide manœuvre je me trouve derrière lui à environ 800 mètres. L'Allemand monte dans le soleil mais je ne le perds pas de vue. Je suis maintenant à 300 mètres, il tourne sur la gauche, il m'a vu et va certainement tenter de m'échapper. Obus et balles quittent une fois de plus mes canons et mitrailleuses. Le FW 190 est maintenant sur le dos, je continue*

[3] Des ennuis de moteur l'obligent à rentrer prématurément.

Le Spitfire Mk. IX MA571/G ne sera pas la monture principale de Robert Gouby au 165. Il le pilotera néanmoins à deux reprises, les 30 janvier et 12 février 1944. Cet appareil sera versé à l'armée de l'Air après la guerre.

Le lieutenant de vaisseau André Gibert (à gauche), témoin de Robert Gouby lors de son mariage, le 20 juin 1944.

à tirer. Je l'attends sur l'arrière du fuselage. Nous nous engageons dans un piqué à mort, ma vitesse atteint plus de 900 km/h, mon avion vibre et il me semble que je vais perdre ma queue et mes ailes. Le FW est toujours là à environ 250 mètres. Après une autre rafale je vois des obus l'atteindre à la place pilote et sur le côté gauche du moteur; puis ses capots se détachent et son pare-brise vole en éclats, une fumée noire se dégage du moteur. 7 000 pieds, je dois penser à sortir de mon piqué et c'est à trente mètres au dessus du sol que sans mal je réussis à redresser mon avion. L'Allemand, lui, est venu s'écraser dans un champ pas loin de là. Après avoir essuyé le tir de la DCA je rentre sain et sauf à ma base. »

Avec le 611

Quand Gouby quitte le 165 le 29 février 1944, le *Squadron Leader* M.E. Blackstone écrit de lui : « *Le Lt R.G. Gouby a été appelé pour rejoindre le 611. Il nous avait accompagnés depuis l'automne dernier et lors des quatre occasions où l'ennemi a été rencontré, il nous a montré un grand esprit d'offensif. Le 25 novembre il détruisit un FW190, endommagea un second. En plus de son esprit de combattant il a été très aimé par tout ses camarades pour sa géniale personnalité.*»

Le 9 mars il effectue son premier vol sur un avion codé FY. Le 611 est une unité cosmopolite, ce dont se souvient le premier maître Kerlan. D'autres Français aussi sont présents, dont Gibert de l'Aéronautique navale. C'est un *Squadron* rassemblant de nombreuses naionalités différentes, mais l'ambiance y est excellente. « *Nous étions aussi appelés également West Lancashire* Squadron. *Il semble que c'était une volonté délibérée du commandement d'avoir des pilotes de toutes origines* », précise Gibert .

Peu de missions sont faites en ce début de printemps au départ de Coltishall. Le 23 avril après une série d'acrobaties et un vol en basse altitude, l'atterrissage se déroule dans des conditions délicates. La jambe droite de l'avion de Gouby s'affaisse, « *sans trop de mal pour moi, mais l'avion est bien détruit* ». Le Spit Vb, FY-Z est remisé en catégorie AC [4].

Une fois installé à Deanland, la préparation au débarquement marque une activité plus soutenue pour le 611. Le 27 mai le 611 escorte des bombardiers. Les Spit s'en prennent également à un train de marchandises sur la voie Caen-Bayeux. Gouby écrit : « *À la quatrième passe faite en attaquant par l'arrière, la locomotive explose. Sur la route nationale quelques Français nous font des signes amicaux.* »

Deux jours plus tard, lors d'une nouvelle attaque d'objectifs au sol, Gouby rentre avec des éclats de *flak* dans le pare-brise. Trois wagons, une voiture légère, deux auto-mitrailleuses et une voiture d'officiers ont été pris pour cibles. De la *flak* légère de 20 et 37 mm ont accueilli les Spit.

Comme tous les chasseurs de la *Second Tactical Air Force* et de l'ADGB [5] les jours qui suivent le débarquement sont consacrés à des *beach head patrols*. Il faut empêcher la Luftwaffe de s'approcher des têtes de ponts. Des patrouilles de l'aube au crépuscule permettent de limiter l'attaque des troupes au sol. Les rencontres avec la chasse allemande sont rares, mais la *flak* reste encore très active.

Dernière victoire

La dernière victoire de Gouby a lieu quelques jours après le débarquement. Le 611 a décollé pour une *beach head patrol* en fin d'après midi du 17 juin 1944. Robert raconte :

« *Au cours d'une patrouille au-dessus de nos lignes, vers 19h00, j'aperçois plus de 30 avions ennemis au sud-ouest de Caen. Je les signale à ma section, mon numéro 2 - le P/O G.M. Shoebottom - me suit, mais les numéros 3 et 4 me perdent durant la montée. Après une chasse qui dure environ vingt minutes j'arrive enfin en position d'attaque. Étant environ 6 000 pieds au dessus des Fw190 je pique sur eux "pleine gomme" et choisit leur leader comme cible; celui ci part en flammes et avant que j'aie eu le temps de faire quoi que ce soit, les autres s'échappent en passant sur le dos et piquent vers le sol à toute allure. Aucune chance de les rattraper avec mon Spit V ! Au retour mon numéro 2 qui n'a pas attaqué, effrayé par le nombre d'avions allemands, a une fuite de glycol; je le protège jusqu'au moment où nous arrivons au-dessus de nos lignes. Là, il se pose sur le ventre près d'Isigny. Profitant de l'occasion, je me pose moi-même en France à côté de Bayeux. Là, je reçois une réception formidable et c'est dans un léger état d'ébriété que quatre heures plus tard je prends le chemin du retour.* »

Cette dernière victoire de Robert à bord du Spit Vb FY-Y est confirmée par la perte de plusieurs Fw 190A. Commencé à 20 miles au sud de Carentan, le combat se termine dans le secteur de Caen, où des Fw 190A sont perdus au sud-ouest de Caen et un à l'ouest d'une ligne Bayeux-Vire. Le rapport de combat de Gouby donne l'avion allemand comme tombé en flammes à une position approximative de 8 miles au SSE de Periers.

Le 20 juin reste le plus beau jour de la vie de Robert. Il épouse la

[4] Pour réparation en atelier.
[5] *Air Defence of Great Britain*, ex-*Fighter Command*.

Robert Gouby

WAAF qu'il a rencontrée à un fête locale à Bath au mois de février. Le 611 s'installe à Harrowbeer (Devon) qu'il quitte pour filer à Predannak (Cornouailles) dans le sud-ouest de l'Angleterre le 3 juillet. Depuis le début du mois d'août Gouby pousse à chaque fois son avion à la limite maximale de son rayon d'action. Le 9 août, avec sa section il escorte des Lancaster du 5 *Group* partis bombarder l'ouest de l'île de Ré.

Gouby : « *Après avoir quitté les bombardiers à hauteur de Ré, je reviens avec ma section par La Palice, la Vendée, Nantes et Rennes. Au-dessus du port de La Palice, il y a une intense DCA. Au sud de Nantes, nous apercevons des avions qui en fait se révèlent être des P-47. Étant à cours de pétrole, nous atterrissons à Querqueville (Manche).* » La mission a duré 3 heures 20, presqu'un record pour un avion équipé d'un bidon de 90 gallons. Posé en début d'après midi à côté de Cherbourg, il en repart à 17h30 et une demi heure après, il se pose à Bolt Head (Devon).

Quelques jours avant sa tragique disparition, il écrit une lettre prémonitoire à ses parents : « *Je regrette beaucoup de ne pouvoir célébrer la victoire en votre compagnie, mais il ne faut pas que mon absence vienne tacher le futur bonheur que vous apporte la fin de la guerre. Cette lettre vous sera remise par ma petite femme chérie Gisèle, et c'est à elle que je le laisse le soin de vous parler de moi. Je suis sûr que vous l'aimerez comme votre fille car c'est une jeune femme adorable; avec elle j'ai été le plus heureux des hommes et je regrette profondément de n'avoir pu lui apporter plus de bonheur. Grâce à elle, j'ai pu trouver un bonheur auquel je n'avais osé rêver, elle fut pour moi d'un très grand réconfort dans les moments difficiles de mon exil. Elle était toute ma vie et je suis sûr que saurez l'accueillir comme vous auriez su recevoir votre fils. Dieu a bien voulu que je goûte au bonheur avant de donner ma vie pour la France. Ne soyez pas malheureux si je ne peux célébrer la victoire à vos côtés, mais songez que votre fils aura trouvé la mort glorieusement sur le champ de bataille en combattant pour vous tous que j'aime, pour sa Patrie qui est et restera le plus beau pays du monde. Je vous quitte en vous embrassant tous très fort. Votre fils qui vous aime. Robert.* »

Le 14 août est prévu un *sweep* à l'est de Paris. Le lieutenant Gouby décolle avec le *Warrant Officer* Schmidt. Son avion toujours un Spitfire IXB, codé FY-Y (MA755), est équipé de son bidon supplémentaire. Vers 15h30 à hauteur de Vilbert (Seine-et-Marne), il aperçoit un véhicule à chenilles. Il bascule sur le côté, omet de larguer son bidon et plonge vers le véhicule blindé. Apres l'avoir arrosé de toutes ses armes, il redresse. Alourdi et gêné par son bidon, l'avion répond mal. André Gibert précise : « *Si on ne larguait pas ce réservoir lors du piqué la déformation des filets d'air faisait que l'on passait sur le dos.* »

Il est trop tard, l'aile touche des fils téléphoniques puis un pommier et l'avion déséquilibré va s'écraser dans la cour d'une ferme où il se désagrège. L'explosion qui suit projette de la ferraille et une femme reçoit une des armes de bord dans la hanche. C'en est fini de Robert Gouby qui trouve son destin en France sans avoir eu la chance de revoir sa famille. En faisant l'inventaire de ses affaires, les équipes de secours se rendent compte qu'il s'agit d'un pilote français. Robert Gouby est emmené à la mairie de Vilbert en vue de son inhumation dans le cimetière communal; hélas, en fin de soirée les Allemands emportent le cadavre à l'hôpital de Coulommiers.

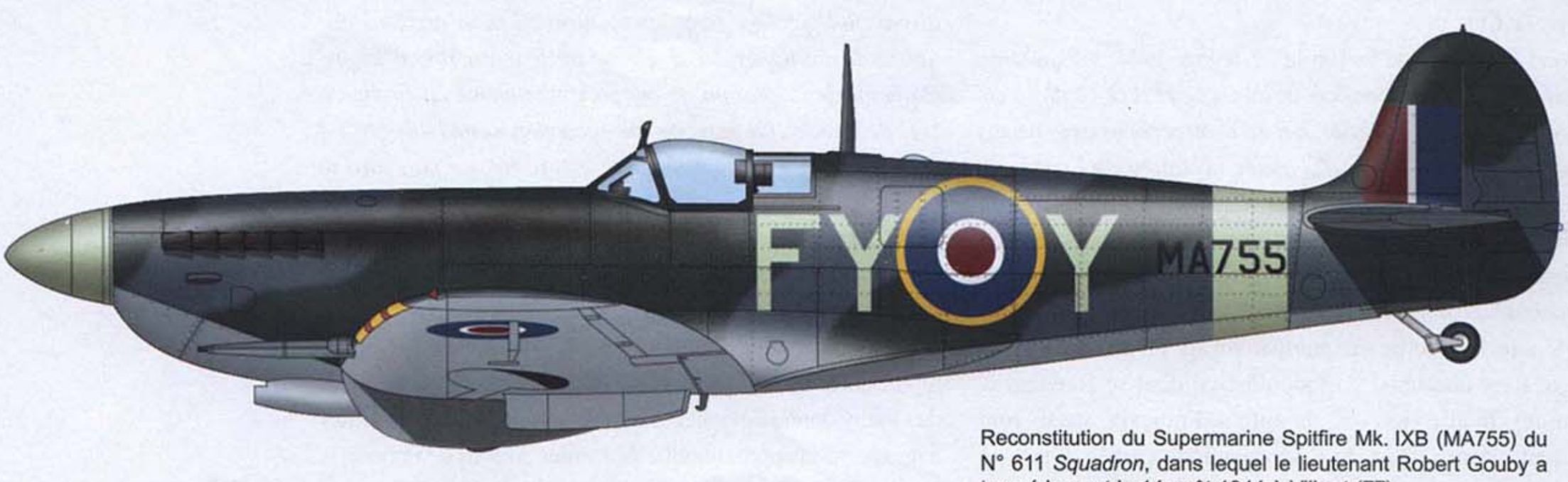
À l'escadron, c'est la consternation. André Gibert en garde le souvenir d'un « *pilote extraordinaire, merveilleusement doué, fonceur, attaquant, et heureux de voler. Cela ne faisait pas une minute qu'il était en l'air, qu'il faisait un tonneau déclenché. Je n'ai jamais compris comment il faisait. S'il avait pu faire autant de missions que d'autres pilotes* [6], *nul doute qu'il aurait pu égaler les premiers as. Sur le plan humain c'était une personne dotée d'une grande classe naturelle qui ne venait pas apparemment de ses origines, discret et pas vulgaire. J'aurais vu ce type-là comme un beau héros pour la France.* »

L'inhumation a lieu le 17 août au cimetière de Coulommiers. Après plusieurs exhumations et réinhumations, il repose désormais au cimetière de Bourbonne-les-Bains (Haute-Marne).

Sources et remerciements

Cet article est dédié à André Gibert qui s'est éteint le 11 juillet 2003.
Gisèle Gouby, son épouse, Michel Gouby, son fils, Yvonne Bihet sa sœur, Henry Daoulas et André Gibert, Frédéric Bruyelle qui prépare un historique sur le groupe de chasse *Île-de-France*, Yves Morieult et Georges-Didier Rochbacher, spécialistes incontestés des FAFL.
Logbook et journal de guerre de Robert Gouby, archives du SHAA et du PRO.

[6] 112 missions de guerre détaillées en 8 au 54 Sqn, 13 au 164, 41 au 340, 15 au 165 et 35 au 611.



Reconstitution du Supermarine Spitfire Mk. IXB (MA755) du N° 611 *Squadron*, dans lequel le lieutenant Robert Gouby a trouvé la mort le 14 août 1944 à Vilbert (77).
Nous l'avons représenté en mai 1944, pour éviter le *guess-work* des bandes d'invasion.

© P-A. Tilley - 2003

STIRLING Mk. V

Philippe Listemann

Pendant qu'une main d'œuvre locale nettoie la piste, le PK124 du N° 51 *Squadron* s'apprête à redécoller après avoir livré sa cargaison.
(Imperial War Musuem)

Le Short Stirling Mk.V fut l'un des derniers types d'avion mis en service par la RAF pendant la Seconde Guerre mondiale. Dérivé des premiers modèles de la version de bombardement, le Mk.V vit sa nature complètement changée, passant du rôle de bombardier à celui d'avion de transport, au point qu'un changement de nom n'aurait pas été surprenant.

Il y avait déjà eu une première tentative de la part du constructeur de produire une version de transport, le Stirling Mk. IV. Cependant, celui-ci n'était qu'un bombardier grossièrement redessiné. En revanche pour le Mk.V, les ingénieurs de Short tentèrent d'affiner les lignes du Stirling pour qu'il puisse répondre aux spécifications C.18/43 demandant un avion de transport à long rayon d'action pouvant à la fois transporter des passagers et du fret sur les routes de l'Empire britannique. La déception fut quand même perceptible car, au départ, Short avait espéré réaliser un avion totalement nouveau suite à la commande de deux prototypes (RG336 et RG341) en septembre 1943. Toutefois, l'état-major s'était ravisé et avait demandé au constructeur de modifier un Stirling de série plutôt que de concevoir un avion entièrement nouveau. De ce fait, les ambitions durent être revues à la baisse.

Short modifia un Stirling Mk.III, le LJ530, qui, servant de prototype au Stirling Mk.V, vola en août 1944. Les modifications par rapport au modèle de base étaient très visibles et portaient sur un nez complètement redessiné et affiné; celui-ci pouvait pivoter pour accepter des charges légères comme des sacs de courrier. L'armement fut entièrement déposé et la queue reçut un cache qui trahissait néanmoins la présence d'une ancienne tourelle et des origines plus guerrières. L'intérieur fut entièrement revu pour permettre le transport de quarante passagers, vingt parachutistes, douze brancards, ou encore quatorze blessés assis. Le fret était chargé dans le fuselage par une porte cargo située à droite, dont la taille permettait d'accepter des charges volumineuses, telles que deux jeeps ou une seule remorquant soit un canon de 6 livres, soit une remorque simple. Cette capacité était importante aux yeux de l'état-major britannique qui voyait se profiler à l'horizon la campagne finale contre le Japon (la future *Tiger Force*). En parallèle, Short pensait aussi sortir une version civile, le S.37, destinée aux compagnies aériennes de l'après-guerre.

1

L'avion ayant subi des tests concluants, il fut commandé en série aux termes d'un avenant à un contrat portant sur 500 Stirling Mk. IV. Sur ce total, 321 furent transformés en Mk. V. Pour cause de cessation des hostilités, seuls 160 exemplaires sortirent des chaînes de montage, le solde du contrat étant résilié [1]. Les livraisons s'étalèrent de septembre 1944 à décembre 1945.

Les deux premiers Stirling Mk.V (PJ878 et 879) arrivèrent au 23 MU le 16 septembre 1944, alors que la bataille d'Arnhem faisait rage. Aucune unité ne put être rapidement transformée en raison de la lenteur des livraisons. Seules dix machines avaient été livrées et 9 prises en compte par la RAF au 31 décembre 1944. Le N° 46 *Squadron*, ancienne unité de chasse de nuit opérant en Méditerranée et dissoute depuis peu, fut choisi pour mettre en œuvre les premiers Stirling Mk.V sur la base de Stoney Cross. Il fut recrée pour l'occasion le 9 janvier 1945 et placé sous le commandement du *Wing Commander* B.A. Coventry. Sur la même base, cet escadron fut rejoint par le N° 242 *Squadron*, commandé par le *Wing Commander* H. Burton; cette unité, également recréée pour la circonstance, avait combattu en Méditerranée sur Spitfire. La plupart des équipages provenaient du *Bomber Command*, dont les effectifs furent progressivement réduits à partir de la fin 1944. Chaque escadron devait recevoir 25 Stirling en dotation.

L'entraînement commença rapidement et, dès le 27 février 1945, les premiers vols réguliers furent entrepris sur Maison-Blanche (Algérie), puis Castel Benito (Italie) le 3 mars. Les premiers vols réguliers sur le sous-continent indien intervinrent le 1er avril 1945. Cependant, l'entraînement ne se fit pas sans casse et rien qu'au mois de mars, trois avions furent victimes d'accidents, dont deux suite à l'affaissement du train d'atterrissage. Le troisième accident fut plus grave et causa la mort du *Flying Officer* R. Cowan et des sept autres aviateurs présents à bord, quand le PJ911 du N° 46 *Squadron* s'écrasa le 24 mars 1945 dans les Pyrénées à une soixantaine de kilomètres de Perpignan lors d'un vol d'entraînement. Il semble qu'une erreur de navigation l'aurait entraîné hors de sa route.

À peine le N° 242 *Squadron* avait-il terminé son entraînement qu'il reçut des instructions pour mettre en ligne l'Avro York qui offrait de meilleurs débouchés sur le marché civil. Le N° 242 *Squadron* fut chargé des essais du York sur les routes d'Extrême-Orient. Cependant, comme le rythme de production du York restait très faible, le Stirling V dut faire « la soudure » et le N° 242 *Squadron* garda quelques Stirling jusqu'en janvier 1946. On peut en déduire que, de manière officieuse, le Stirling Mk.V était d'ores et déjà condamné alors même qu'il venait d'entrer en service !

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : quadrimoteur de transport.

Moteurs : quatre Bristol Hercules XVI développant chacun 1 635 ch au décollage.

Perfomances : vitesse de croisière, 370 km/h à 3 350 m; temps de montée à 3 000 m, 15 mn; plafond pratique, 5 700 m; distance franchissable, 3 600 km avec une charge utile de 3 580 kg, avec réservoirs auxiliaires et une charge utile de 1 900 kg, 4 400 km.

Poids : à vide, 19 414 kg; maximum en charge, 32 659 kg.

Dimensions : envergure, 30,20 m; longueur, 27,61 m, hauteur, 6,93 m (roulette au sol).

À la fin de la guerre, la RAF avait pris en compte 80 Stirling Mk.V. Sur ce total, sept avaient déjà été radiés à la suite d'accidents, dont cinq causés par l'affaissement d'une jambe du train. Point faible des premiers modèles, le train d'atterrissage n'avait jamais été revu. Davantage sollicité sur cette version plus lourde en charge, il n'était pas rare qu'il s'affaissât au décollage ou à l'atterrissage, entraînant une pliure de l'aile et, par là-même, la réforme de l'appareil. Des vingt-six avions radiés au cours de la carrière du Stirling Mk.V, pas moins de quinze eurent comme origine ce problème !

Avec la fin de la guerre en Europe, les effectifs du *Bomber Command* fondirent comme neige au soleil et plusieurs de ses unités furent transférées au *Transport Command,* dont les moyens furent renforcés pour répondre à la demande de la fin de la guerre. Ce fut le cas des N° 51 et 158 *Squadrons* qui volaient auparavant sur Halifax. Ils emménagèrent à Stradishall en août. Transformées sur Stirling V (plus tard C.5) dès le mois de juin 1945, ces deux unités participèrent au pont aérien mis en place pour rapatrier les soldats indiens du Moyen-Orient et les soldats britanniques d'Extrême-Orient (opération « Sketch »). Le 11 novembre 1945, le PJ950 du N° 158 *Squadron*, piloté par le *Flight Lieutenant* C.R. Wilson, s'écrasa au décollage de Castel Benito. À cause d'une mauvaise visibilité, il semble qu'il ait heurté un obstacle lors de ce décollage de nuit. Des vingt-deux passagers et des cinq membres d'équipage, seul un passager survécut. Ce fut l'accident le plus grave qu'ait connu le Stirling Mk.V au cours de sa carrière. Moins de deux semaines plus tard, un autre accident survint, lorsque le 23 novembre le PJ904 du N° 46 *Squadron* s'écrasa à l'atterrissage à Lyneham; deux passagers furent tués et trois autres sérieusement brûlés. En septembre 1945, deux *Flight* furent créés, les N° 1588 et 1589 *Heavy Freight Flights*. Leur mission première consistait à livrer des pièces détachées aux différentes bases présentes sur les routes empruntées par les avions de transport. Le N° 1588 HFF opérait sur les routes entre le Moyen-Orient et l'Inde alors que le N° 1589 HFF opérait entre la Grande-Bretagne et le Moyen-Orient.

Mais les jours du Stirling Mk.V étaient désormais comptés. Le 3 décembre 1945, une instruction émise par le *Transport Command* interdit au Stirling de transporter des passagers, l'Avro York prenant le relais dans la catégorie des avions de transport à grand rayon d'action. À partir de là, le nombre des Stirling Mk.V déclina rapidement. Le N° 196 *Squadron*, qui devait en être rééquipé, en reçut quelques exemplaires en janvier 1946, mais ils quittèrent l'escadron en mars. Le dernier utilisateur fut le N° 1588 HFF, qui garda ses ultimes exemplaires jusqu'en juillet 1946 (bien qu'officiellement dissous en mars !). La plupart des Stirling Mk.V furent envoyés au 273 MU de Poolbrock et furent progressivement rayés des listes, le dernier l'étant le 16 octobre 1947.

[1] *Serials* : PJ878-923, PJ935-959, PJ971-999, PK115-118, PK171-186. Résilés : PK187-205, PK217-224, PW600-633, TS543-592, TS605-620, TS639-672.

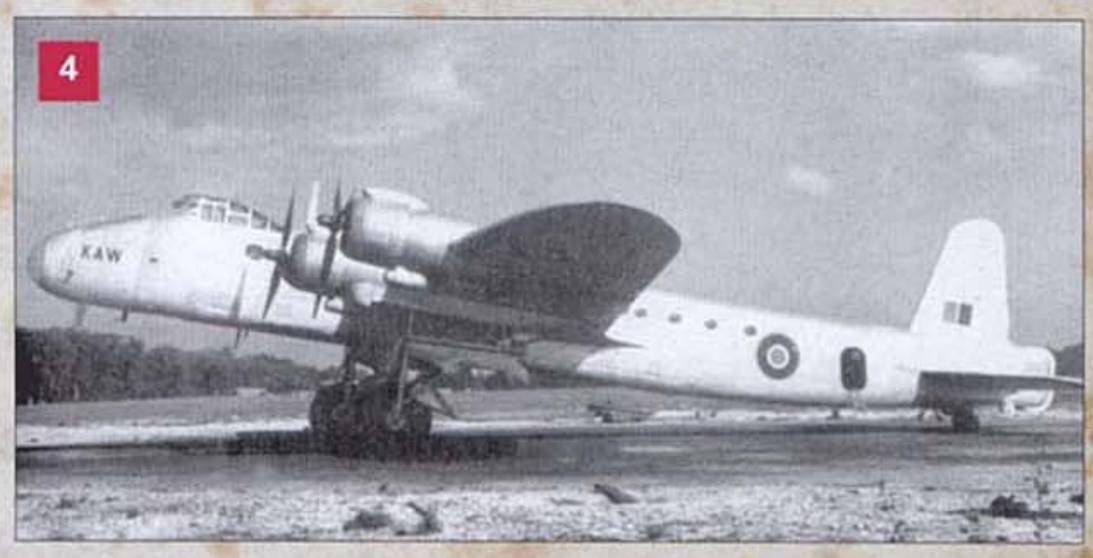
Légende des photos

1 – Les trappes de chargement sont bien mises en évidence sur cette photo du prototype LJ530. Des véhicules légers pouvaient être chargés et déchargés par la trappe latérale à l'aide de rampes. (Short Aircraft)

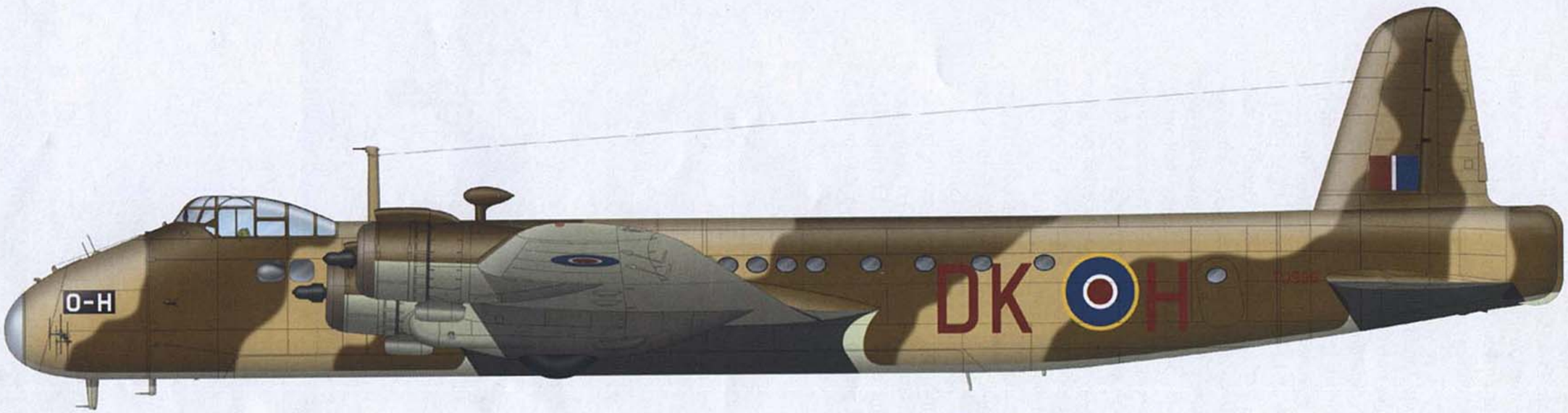
2 – Le PJ988 du N° 24 *Squadron* dans une tenue de camouflage peu après la fin de la guerre. (Imperial War Museum)

3 – Le PK144 du N° 196 *Squadron* en approche finale. Même si le train a l'air imposant, il n'en constituait pas moins le talon d'Achille du Stirling. Sa hauteur représentait également un inconvénient pour l'utilisation des trappes avant. (Imperial War Museum)

4 – Le PK143 du N° 242 *Squadron*, débarrassé de ses peintures de camouflage. On note la manière dont les codes étaient portés. (Collection R. Sturtivant)



© P-A. Tilley - 2003



Short Stirling Mk. V (PJ996)
N° 158 *Squadron*
Stradishall, été 1945.

Short Stirling C.5 (PK144)
N° 196 *Squadron*
Sheperd's Grove, début 1946.

"CRASH" DANS LE BERRY

Ceci est le récit de l'opération « Beryl » exécutée par le Squadron Leader *J. Nesbitt-Dufort, DSO DFC, le 28 janvier 1942. L'opération consiste à déposer un agent à Issoudun et à en exfiltrer deux autres, MM. Maurice Duclos et Roger Mitchell.*

« Décollage à 19h15, mis le cap sur Trouville. Monté à 3 000 m, léger virage. Pas aperçu la côte française, mais ai pu me placer par observation très à gauche de ma route, au sud de la Seine. Ai changé de cap et volé sous une mince couche de nuages. Ai fait de nouveau le point sur la Loire. Ai averti le passager de se préparer à débarquer. Ai fait route sur la carte vers l'objectif. Atterrissage à 22h05. Ai décollé et pris route par Fécamp et Beachy Head. Il s'est mis à pleuvoir abondamment. J'ai pu parler avec les passagers pendant dix minutes, puis l'interphone est devenu muet. Le temps s'est rapidement dégradé au bout d'une heure de vol avec un ciel couvert (10/10 à 250 m). Ai été obligé de voler en rase-mottes sous une lourde pluie et avec de violentes turbulences (front typique).

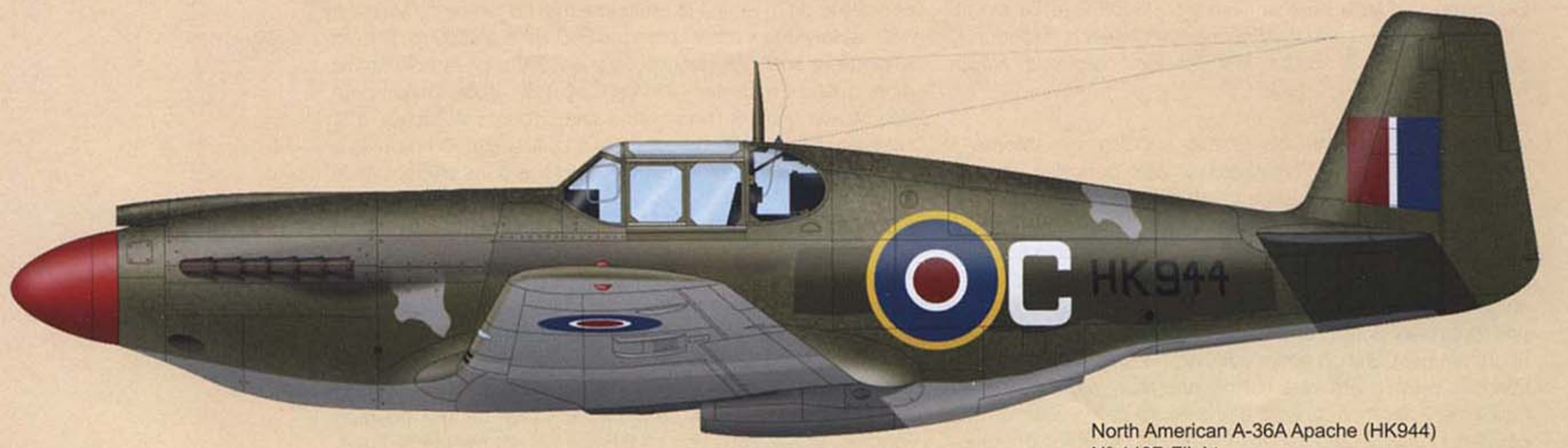
« Une mince couche de glace a commencé à se former sur [illegible] pu me placer par observation très à gauche de ma route, au sud de la Seine. Ai changé de cap et volé sous une mince couche de nuages. Ai fait de nouveau le point sur la Loire. Ai averti le passager de se préparer à débarquer. Ai fait route sur la carte vers l'objectif. Atterrissage à 22h05. Ai décollé et [illegible]

conserver son altitude avec les pleins gaz. J'ai piqué du nez et ai tenté de revenir à la route inverse. Le temps du virage à 180° et la vitesse atteint presque 380 km/h. À 800 m, j'arrête le piqué et sors des nuages vers les 300 m... Je m'aperçois alors que, s'il reste sur l'aile un croûte de glace, l'avion peut néanmoins voler à l'horizontale sans trop de difficultés à la vitesse de 230 km/h. Je vole cap à l'ouest sur 65 km, puis à l'est sur 110, espérant trouver une brèche dans ce front. Vain espoir !

« Je vole maintenant depuis plus de 5 heures et demie avec une bonne partie pleins gaz pour grimper. Il ne me reste que 180 litres dans le réservoir principal et environ 45 dans l'auxiliaire. M'étant convaincu qu'il est impossible de franchir le front, je pense qu'étant donné la qualité de mes passagers et la nature de leurs bagages, il serait préférable de revenir en France non-occupée et de faire un atterrissage forcé au voisinage de Châteauroux. Toujours à partir de ma position estimée, je fais route en conséquence, retraverse la Loire, survole Orléans, mets le cap sur Issoudun et retraverse la ligne de démarcation à Bourges. Je sais qu'il ne serait pas sain d'atterrir à nouveau sur l'aérodrome d'Issoudun. Je me [illegible] espoir !

« Je vole maintenant depuis plus de 5 heures et demie avec une bonne partie pleins gaz pour grimper. Il ne me reste que 180 litres dans le réservoir principal et environ 45 dans l'auxiliaire. M'étant convaincu qu'il est impossible de franchir le [illegible]

LES APACHE SUR LE SENTIER DE LA GUERRE



North American A-36A Apache (HK944)
N° 1437 *Flight*
San Francesco (Italie), août 1943.

PARMI LES AVIONS rares, voire inattendus, utilisés par la RAF pendant la guerre, figurent six A-36A Apache. C'est en fait plus par la force des choses que par une volonté affichée que ce modèle s'est retrouvé dans l'inventaire de la RAF.

En juin 1943, le N° 1437 *Flight* de reconnaissance stratégique, commandé par le *Squadron Leader* S.G. Welshman, se trouve à Hazboub en Tunisie et quelque peu désœuvré depuis sa dernière mission de guerre le 11 mai 1943. Il est en outre sans avion, puisque le Baltimore qui l'équipait est désormais considéré comme impropre aux missions de reconnaissance, car trop vulnérable. Ce *Flight* se trouve en Méditerranée depuis octobre 1941, date à laquelle il a été créé à Luqa (Malte). En juillet 1943, comme le débarquement en Sicile est prévu sous peu, le N° 1437 *Flight* reçoit à titre temporaire six A-36A Apache neufs provenant des stocks de la 12th AF. C'est un prêt des Américains qui semble avoir été arrangé sur place, car ces avions n'ont jamais fait l'objet de négociations de la part de la *British Purchase Commission*. L'unité est alors provisoirement transférée à Matariya (Égypte). C'est le 4 juillet dans la matinée que les trois premiers Apache arrivent, suivis des trois autres dans l'après-midi. Les mécaniciens peignent rapidement les cocardes britanniques et les codes tactiques allant de la lettre A à la lettre F.

L'entraînement commence sans tarder car l'unité doit être engagée très rapidement. Ces vols épuisent rapidement le petit stock de rechanges que le *Flight* a perçu. Alors que le *Flight* se prépare à sa première mission, les mitrailleuses de nez sont retirées pour alléger les appareils. Le 11 juillet, le *Flight* met sur pied un poste avancé à Luqa. Les choses sérieuses vont pouvoir recommencer.

LA SICILE

Le 12 juillet 1943, une première sortie de reconnaissance est effectuée. La tactique qui est employée au cours de cette première mission sera par la suite renouvelée; elle consiste à faire voler deux avions, l'un chargé des prises de vues et l'autre, qui vole derrière et en retrait, chargé de la protection de l'avion de tête. Pour cette première, c'est le commandant de l'unité en personne qui mène la mission, accompagné par le *Flying Officer* J.L. Griffith. Décollant à 14h45, les deux avions reviennent à 16h25 sans encombre, ne rencontrant qu'une *flak* peu efficace à basse altitude. Les deux pilotes se sont en même permis de « straffer » des barges près de Giadini. Fort de ce succès, c'est sur ce schéma à deux avions que la plupart des autres missions vont se dérouler. Le lendemain, une nouvelle sortie est menée par le *Flight Lieutenant* G.R. Brown et le *Flying Officer* R.M. Jones, cette fois dans le but de surveiller des mouvements de convois routiers. Malgré le peu de missions déjà effectuées, il apparaît que le A-36 est une machine bien adaptée à la reconnaissance, à la grande satisfaction des pilotes. Cela est cependant logique, car la RAF emploie le A-36 sous les versions Mustang I et II depuis quelques mois déjà sans avoir eu à s'en plaindre. Dans les jours qui suivent, le N° 1437 *Flight* effectue une mission de reconnaissance quotidienne (sauf exceptions, comme le 16 et 20 juillet) d'une durée approximative de deux heures.

À partir du 24 juillet, le *Flight* commence à se renforcer dans un souci de d'efficacité. C'est ainsi que deux missions quotidiennes peuvent être exécutées, sans que cela ne devienne la règle générale. Ce même jour, « l'anglicisation » des avions devient totale avec l'inscription sur le fuselage des *serials* dont la liste vient d'être communiquée par l'état-major (HK944 à HK947, HK955 et HK956 [1]).

Le 30 juillet, le *Flight* reçoit l'ordre de déménager pour le *Landing Ground* de San Francesco près de Lentini en Sicile. Le 31 juillet 1943, le *Fying Officer* R.M. Jones et le *Flight Sergeant* K.C.E. Stanley décollent pour une nouvelle sortie de reconnaissance et doivent aller se poser à San Francesco une fois leur mission terminée. Cependant, le *Flight Sergeant*

[1] La série HK était réservé aux avions pris en compte directement au Moyen-Orient. Les correspondances sont les suivantes : 42-84117 HK946/F, 42-84107 HK947/A, 42-83906 HK955/D, 42-83829 HK956/E, 42-83898 HK945/B, 42-84018 HK944/C.

K.C. E. Stanley ne rejoindra pas sa nouvelle base, car il est descendu par la *flak* non loin de son objectif. Il semble que les deux avions aient rencontré une *flak* particulièrement intense et l'avion de Stanley a été incendié. Jones qui le suit a bien vu l'avion de Stanley prendre feu mais n'a pas pu réagir, car il a été lui-même été touché par la *flak*. Malgré cela, il parvient à rejoindre San Fransceco, mais Stanley est porté disparu à bord du HK945/B; il sera fait prisonnier.

Deux autres appareils (*Flying Officer* J.L. Griffiths et *Lieutenant* P.D. McLaren, SAAF) décollent en même temps, mais rejoignent directement le nouveau terrain. Les autres personnels du *Flight*, soit 33 hommes, font le trajet par air dans la journée. Les deux autres A-36 sont indisponibles pour cause de dégroupage, le E/283829 à Luqa et le D/283906 à Sorman, près de Tripoli. À la fin du mois de juillet, le *Flight* a déjà réalisé 20 missions et 42 sorties opérationnelles, représentant plus de 70 heures de vol pour la perte d'un avion et d'un pilote.

Recherche avions désespérément

Malgré ces bonnes statistiques, la situation du *Flight* n'est guère brillante car au 1er août, il ne reste que deux Apache disponibles pour huit pilotes. Cet état de fait n'empêche pas le N° 1437 *Flight* d'effectuer quatre sorties cette journée-là. Lors de la deuxième sortie, le *Flying Officer* J.L. Griffith et le *Warrant Officer* H.W. Leggo mitraillent différents objectifs d'opportunité, y compris un véhicule léger allemand qui a le malheur de passer par là. Le 3 août, le *Lieutenant* P.D.L. McLaren (SAAF) est légèrement blessé par la *flak* et doit faire un atterrissage de fortune avec son avion endommagé sur le terrain de Lentini-Est.

À partir du 7 août, les vols de reconnaissance se focalisent sur le détroit de Messine par où les troupes germano-italiennes tentent de passer sur le continent. Les missions sur la Sicile continuent jusqu'au 15 août 1943.

Comme les Alliés veulent maintenant débarquer sur le continent, le besoin de renseignements est crucial et le N° 1437 *Flight* est mis à contribution sans attendre. Cependant, si l'unité a reçu des renforts en personnel avec l'arrivée du *Sergeant* P.L. White et du *Pilot Officer* T. Wright, le nombre des A-36 disponibles ne permet pas au *Flight* d'opérer avec toute l'efficacité demandée. De ce fait, le *Flight* reçoit en renfort deux Spitfire VB, les ER532 et JG938. L'un des Spitfire aura une carrière très courte au sein de l'unité, car il est détruit dès le 24 août par le *Sergeant* P.L. White, qui est grièvement blessé dans l'accident.

Le 17 août, les *Flying Officer* J.L. Griffith et W.H. Gilliland en mission de reconnaissance sont surpris par l'attaque de... Spitfire qui les ont confondus avec des 109. Dans la mêlée, les deux pilotes du N° 1437 *Flight* ne reconnaissent pas tout de suite leurs agresseurs et engagent le combat. Griffith prend le dessus sur l'un des Spitfire qu'il contraint à un amerrissage forcé. Nos deux pilotes continuent leur mission, mais Griffith doit évacuer son HK947/A, après avoir été touché par la *flak* en survolant une colonne blindée ennemie. Il saute en parachute au-dessus de l'eau et sera secouru une heure plus tard par le Walrus X9506 du N° 284 *Squadron*. Dans l'avion, il se retrouve nez-à-nez avec le *Flight Lieutenant* N.W. Lee du N° 43 *Squadron*... celui-là même qu'il a abattu un peu plus tôt ! L'histoire ne dit pas autour de quel sujet la conversation a tourné lors du vol retour...

Les vols de reconnaissance continuent, la zone survolée restant principalement la botte de l'Italie. Les objectifs d'opportunité sont fréquemment la cible des Apache, qui n'hésitent pas à mitrailler un train le 26 août.

Toutefois, la question de disponibilité des Apache est toujours aiguë. Le problème est aggravé par le fait que le *Flight* fait toujours voler les mêmes avions, les HK955/D et HK956/E, ce qui renforce leur fatigue. Les inspections sont réduites au minimum et le HK956/E piloté par le *Squadron Leader* S.G. Welshman connaît des ennuis de moteur le 4 septembre, entraînant l'annulation de la mission. Les sorties continuent tant bien que mal et le *Flight* déménage à plusieurs reprises pour se retrouver à Palazzo à la fin du mois de septembre. Ces mouvements fréquents limitent considérablement l'activité, mais le nombre réduit d'appareils ne permet pas non plus au *Flight* d'être pleinement opérationnel. Début octobre, il reçoit l'ordre de gagner Foggia, mais il n'y a plus qu'un seul avion à être en état de réaliser des vols de guerre. L'autre reste à Palazzo et le *Flight Lieutenant* Edmondson part à Catane pour tenter de trouver des pièces détachées pour le dernier Apache. Les deux avions ne rejoignent Foggia que le 6 octobre, la météo très mauvaise à cette époque de l'année ayant retardé l'arrivée du personnel du *Flight* sur la base. Mais l'un des avions ne peut toujours pas faire de missions, car les Américains ont fait savoir qu'eux mêmes avaient des problèmes de rechanges pour leurs propres A-36 et qu'en conséquence ils ne pouvaient pas céder la moindre pièce provenant de leur stock. Comme le Spitfire VB s'est montré peu adapté aux missions de reconnaissance, l'état-major du 285 *Wing* décide de dissoudre tout simplement le N° 1437 *Flight*, ce qui est officiel le 17 octobre.

Au total, les Apache de la RAF auront effectué plus de 120 sorties pour la perte de deux avions, sans perte en vie humaine heureusement.

Les Apache survivants ne sont pas restitués aux Américains. Le HK944 est envoyé au N° 260 *Squadron* pour aider cette unité à se transformer sur Mustang III. Il part ensuite au N° 3 *Aircraft Delivery Unit*, probablement comme avion de liaison, avant d'être accidenté le 2 mai 1944 à Bari. L'avion est radié des listes par manque de rechanges. Les trois derniers avions, HK946, 955 et 956, sont radiés le 31 août 1944, sans que l'on soit sûr qu'ils aient jamais revolé depuis leur retrait du N° 1437 *Flight*. Les Apache de la RAF avaient définitivement enterré la hache de guerre.

Ph. Listemann

Le A-36 HK955 (« D ») du N° 1437 *Flight* à Luqa (Malte) en 1943.
Les mitrailleuses de nez avaient été déposées pour alléger les appareils.
(Collection A. Thomas)

POUR UNE PLACE AU SOLEIL

LES B-26 DE LA 8th AIR FORCE

Deux Marauder (un B-26B-10-MA, au premier plan, et un B-26C-5-MO, derrière) du 449th *Bombardment Squadron* (322nd BG) survolent les Pays-Bas, encadrés par de petits nuages noirs provenant de l'explosion d'obus de la *flak*. (Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection de l'auteur)

QUAND LA 8TH *Air Force* est créée pour mener une campagne de bombardement à partir de la Grande-Bretagne en 1942, il est prévu dès le départ d'adjoindre aux deux *Wings* de B-17 et de B-24, un troisième équipé de bombardiers moyens, le 3rd *Bombardment Wing*. Les plans initiaux parlent alors d'intégrer quinze groupes de « *medium bombers* ». Ce n'est que début 1943 que les choses de mettent en place avec la sélection des groupes et le transfert du personnel et du matériel retenu, en l'occurrence le Martin B-26 Marauder. Dès cette époque, le B-26 souffre déjà d'une triste réputation, ayant subi un taux très élevé d'accident à l'entraînement aux États-Unis. Le B-26 est, en effet, un avion pointu à piloter, pas toujours à la portée des jeunes recrues qui sortent des écoles. C'est en partie dû à sa courte envergure et à sa petite dérive, mais il faut ajouter que les premiers modèles souffrent aussi de maladies de jeunesse qui viennent aggraver la situation. Avec près de 170 km/h, la vitesse d'atterrissage est élevée pour l'époque. C'est un avion qui ne pardonne pas et il est en général considéré avec méfiance. Si l'on fait abstraction du fait qu'après Pearl Harbor, les États-Unis ont accéléré la formation des pilotes au point de la rendre juste suffisante pour leur donner une chance de s'en sortir, le taux d'accident des B-26 est somme toute comparable à celui des autres types d'appareils.

ARRIVÉE EN GRANDE-BRETAGNE

Le 322nd *Bombardment Group* est le premier à arriver en Grande-Bretagne en mars 1943; il est composé des 449th, 450th, 451st et 452nd *Bombardment Squadrons* qui recevront par la suite un code tactique compatible avec celui en usage dans la RAF – respectivement PN, ER, SS et DR. Ce groupe n'arrive cependant pas au complet, car seuls deux escadrons, les 450th et 452nd BS ont rejoint leur base de Bury-St Edmunds dans le Suffolk. Ils sont équipés des premières versions du Marauder, des B-26B-2, B-3 et B-4, mais la traversée a été marquée par la perte du B-26B-2 41-17852 du 452nd BS le 5 avril.

Les équipages s'entraînent sans attendre à voler à basse altitude, car les B-26 doivent opérer très bas. En fait, aucune directive précise n'a été donnée en ce qui concerne l'altitude idéale de bombardement, pas plus du reste que la composition des formations. C'est donc le commandant intérimaire du 322nd BG, le *Lieutenant Colonel* Glen C. Nye, venant de l'état-major du 3rd BW, qui va prendre les décisions. Il estime que l'engagement d'une douzaine d'avions à basse

En dépit de sa réputation sulfureuse, le B-26 Marauder a fini par se tailler une place au soleil sur le théâtre européen. Ce ne fut pas sans mal. Les erreurs tactiques et les tâtonnements dans la méthode d'emploi ont coûté cher en hommes et en avions et ont bien failli mettre un terme à la carrière opérationnelle du Marauder. Mais, une fois ces erreurs rectifiées, l'appareil a joui d'un taux de perte parmi les plus bas de la 8th *Air Force*.

Jerry Scutts

altitude devrait suffire, en comptant bien sûr sur l'effet de surprise. Le *Colonel* Robert M. Stillman, qui prend la tête du groupe, entérine ces décisions, estimant pour sa part que seule l'expérience au combat pourra faire bouger les choses. L'entraînement dure un mois environ, mais cela ne se fera pas sans casse, deux avions étant perdus par accident : le B-26B-4 41-17965 et B-3 41-17768, respectivement le 25 avril et le 9 mai. Une fois l'entraînement terminé, les équipages se sentent prêts à effectuer leur première mission.

Le 14 mai 1943, douze B-26 attaquent la centrale électrique d'Ijmuiden aux Pays-Bas. Le commandant du 3rd BW, le *Brigadier General* Francis M. Brady, y prend part comme passager. Le groupe ne retient que des B-26B-4, armés de mitrailleuses latérales, pour effectuer cette mission qui doit se dérouler à une altitude de 100 pieds (30 mètres). La formation décolle à 9h50 et onze avions parviennent au-dessus de l'objectif, un avion ayant été obligé de rebrousser chemin. Les Marauder ne sont pas vraiment inquiétés, mais neuf avions sont endommagés par la *flak* et sept membres d'équipage sont blessés. Un des avions est d'ailleurs suffisamment touché pour que son pilote, le *Lieutenant* John J. Howell du 452nd BS, demande à son équipage de sauter une fois parvenu au-dessus de la Grande-Bretagne. Le pilote continue son chemin vers la base, mais il se tue quand son Marauder (B-26B-4 41-17988/DR-R) décroche en finale. C'est le premier mort du 3rd BW. Si les pilotes qui ont participé à la mission sont satisfaits, les photographies prises du site montrent que l'objectif a été très peu endommagé (18 bombes sur 43 larguées). Cela est dû au fait que les bombes employées avaient un dispositif de mise à feu à retardement de 30 minutes pour permettre aux employés hollandais de fuir, mais ce temps à été aussi mis à profit par les Allemands pour en désamorcer quelques-unes. D'autres bombes n'ont tout simplement pas explosé. Par conséquent, une nouvelle mission doit être planifiée et elle est prévue pour le 17 mai.

Massacre annoncé

Certains au sein de l'unité, dont le *Colonel* Stillman, semblent douter de la pertinence d'un tel raid, car il leur paraît évident que les Allemands penseraient que les résultats seraient connus des Américains et qu'ils reviendraient terminer le travail. Néanmoins, onze B-26B-4, emmenés par le commandant du groupe, décollent le 17 mai 1943 à 10h56 pour le même objectif. L'avion du *Captain* Stephens doit abandonner la mission pour défaillance mécanique et seuls dix avions prennent le chemin de l'objectif. Un erreur de

B-26 de la 8th Air Force

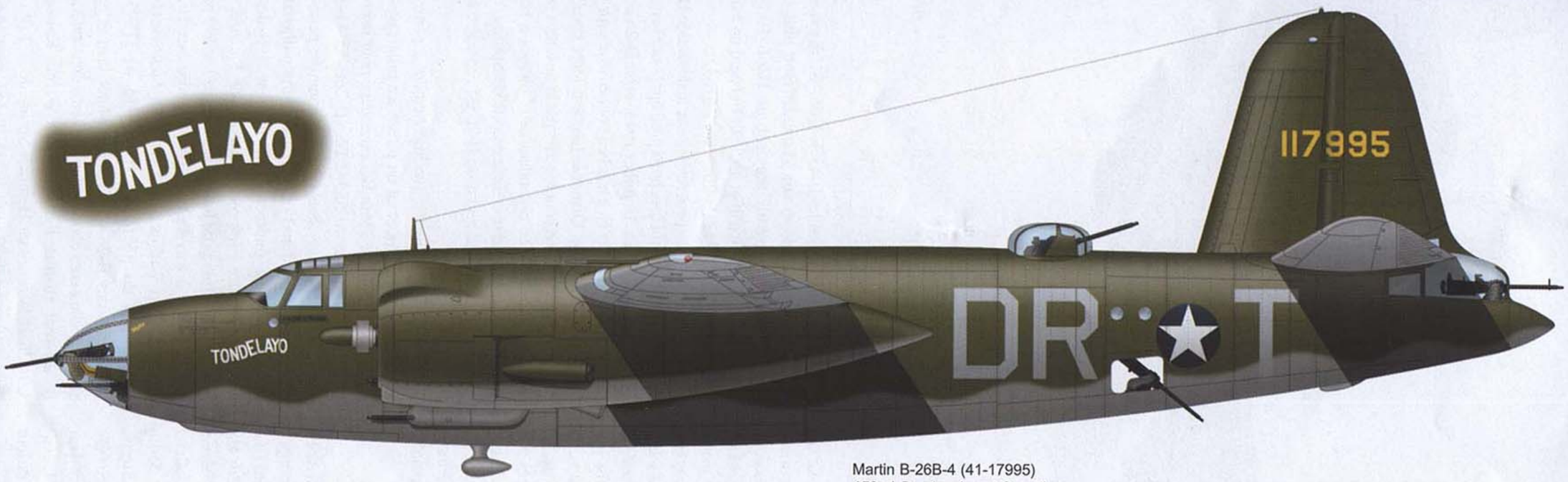
Peu après son arrivée en Grande-Bretagne, ce B-26B-30-MA (41-31892) attend de recevoir son code tactique. Il est l'un des premiers arrivés équipé de la tourelle de queue définitive.

navigation et le renforcement prévisible des défenses allemandes vont entraîner un véritable désastre.

La *flak* se déchaîne bientôt et l'avion du *Colonel* Stillman (B-26B-4 41-17982/DR-P) est le premier à être abattu. Trois hommes dont Stillman seront extraits miraculeusement de l'épave et seront faits prisonniers. Stillman racontera plus tard : « *L'avion a commencé à partir en roulis comme un tire-bouchon. Je n'ai pas eu peur; je n'en ai pas eu le temps. Mais je savais que c'était fichu, une aile était partie. J'ai regardé par la fenêtre et vu le sol arriver. Il n'y avait rien d'autre à faire que de fermer les yeux et attendre. Il est étrange de constater que dans ces moments là, un homme ne soit pas inquiet.* » Les autres avions continuent leur route, mais le B-26 du *Lieutenant* Garambone est descendu par la *flak* causant la mort de deux des membres d'équipage (B-26B-4 41-18052); deux autres vont suivre peu de temps après (B-26B-4 41-17979 et 41-18090). La malchance se met de la partie quand deux Marauder entrent en collision au-dessus de l'objectif (B-26B-4 41-17991 et 41-18080) en tentant des manœuvres d'évitement. Leurs débris causent la perte d'un troisième avion (B-26B-4 41-17999). Du *box* de tête, il ne reste alors que le *Lieutenant Colonel* W. Purinton qui lâche ses bombes à proximité de l'objectif. Cependant, son avion (B-26B-4 41-18086) étant fortement endommagé par la *flak*, il doit faire un amerrissage forcé dans la Manche. Entre-temps, l'*Alarmstart* a été déclenchée pour les unités de chasse de la Luftwaffe et 26 Fw 190 de la JG 1 sont dépêchés pour intercepter les Marauder. Deux, surpris sur le chemin de retour, sont abattus (B-26B-4 41-17998 et 41-18099). Les victoires sont attribuées aux *Feldwebel* Kurt Niedereichholdz du *Stab* II./JG 1 et *Oberfeldwebel* Ernst Winkler de la 4./JG 1. Jamais plus les Marauder ne connaîtront de telles pertes de tout le conflit.

Le *Lieutenant Colonel* Nye reprend la tête du 332nd BG et l'unité est provisoirement retirée des opérations, car de telles pertes causent une vive émotion en haut lieu, au point de mettre en question l'avenir même du Marauder au sein de la 8th AF. Une commission d'enquête est mise sur pied et dirigée par le sénateur Harry S. Truman pour déterminer l'avenir du B-26. En attendant, les projets de déploiement du B-26 en Europe sont gelés. La commission décide de maintenir le Marauder en opérations, car il présente de nombreuses qualités. Les mauvais résultats obtenus jusqu'à maintenant (y compris en Afrique du Nord) sont imputés au mauvais emploi du B-26 et non à ses défauts intrinsèques. Le bombardement à basse altitude est abandonné au profit d'une altitude comprise entre 10 000 et 12 000 pieds (3 000 à 3 600 mètres), l'altitude pour laquelle l'avion avait été conçu. Une escorte de chasse est également demandée pour les prochaines missions, assurée d'abord par la RAF, puis par les P-47 quand les chasseurs américains seront disponibles. Pour un meilleur contrôle, les groupes de B-26 passent

Ce B-26C-5-MO (41-34735), probablement du 453rd BS (323rd BG), semble avoir eu ses mitrailleuses latérales fixes arrachées.

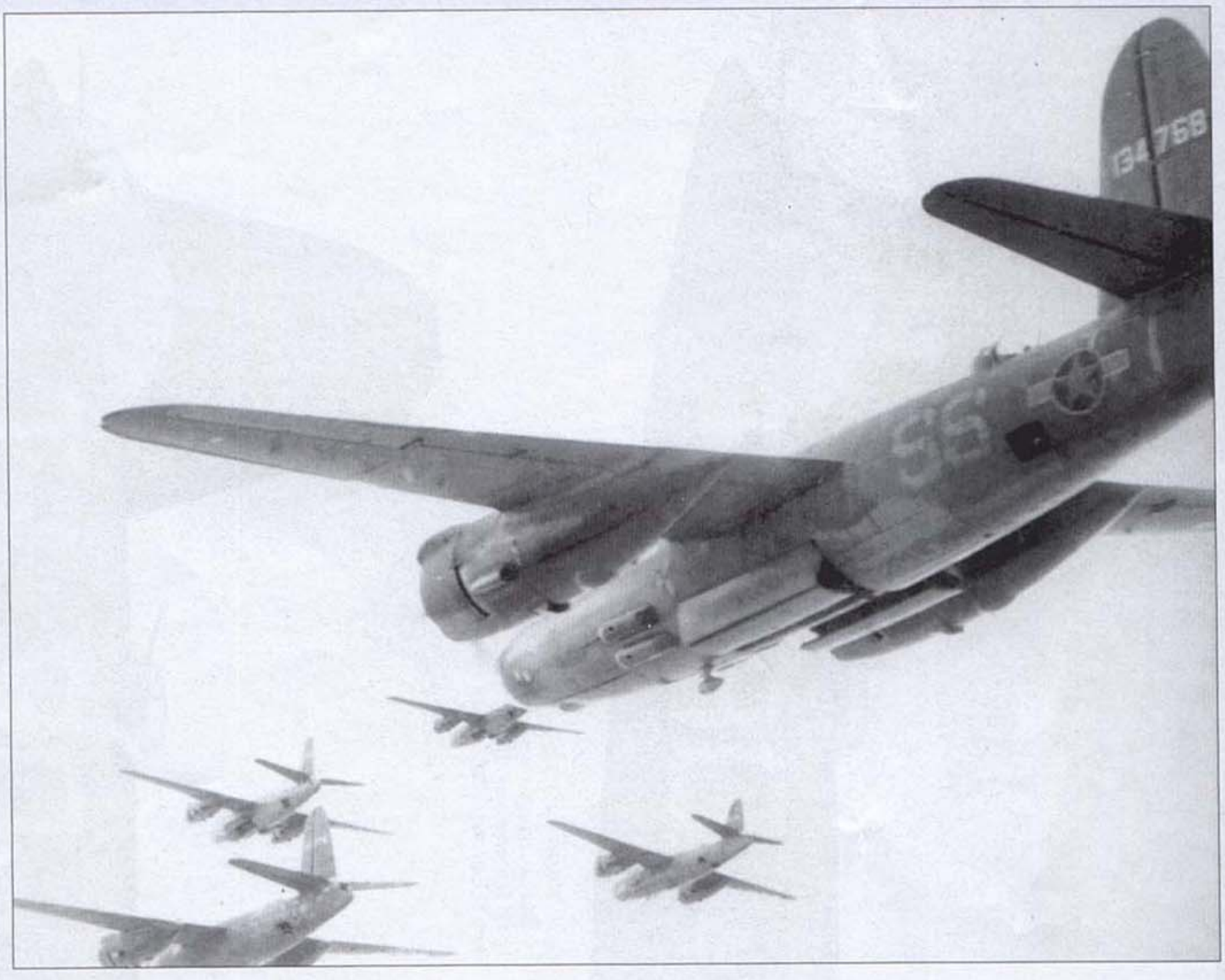


Martin B-26B-4 (41-17995)
452nd *Bombardment Squadron*
322nd *Bombardment Group*
Bury St Edmonds (GB), 14 mai 1943.

Martin B-26B-4 (41-17995)
452nd *Bombardment Squadron*
322nd *Bombardment Group*
Great Saling (GB), août 1943.

© P.A. Tilley - 2003

B-26 de la 8th Air Force



Vol de groupe de Marauder du 451st BS (322nd BG). On note que les appareils sont en train de manœuvrer leurs trappes de soute. (Archives Blitz Publications)

sous la responsabilité du VIII *Air Support Command* du *Brigadier General* Robert C. Candee, qui était cantonné à des tâches secondaires jusqu'alors. Les nouvelles missions assignées au B-26 impliquent que les équipages subissent un nouvel entraînement. Cet entraînement est handicapé par le manque de viseurs Norden et l'inexpérience des équipages à la manipulation du *Pilot Direction Indicator* (PDI) qui permet au bombardier de diriger l'avion lors de la phase de largage des bombes. De plus, certaines versions de Maraudeur, tels les B-26C-6, sont optimisées pour le vol à basse altitude avec un seul pilote, ce qui oblige soit de les modifier, soit d'attendre de nouvelles machines venues des États-Unis pour les remplacer. De fait, la plupart de ces avions ne seront pas modifiés et seront envoyés dans les unités de deuxième ligne. Si ces problèmes sont finalement surmontés, ils contribuent à retarder le retour des Marauder au front.

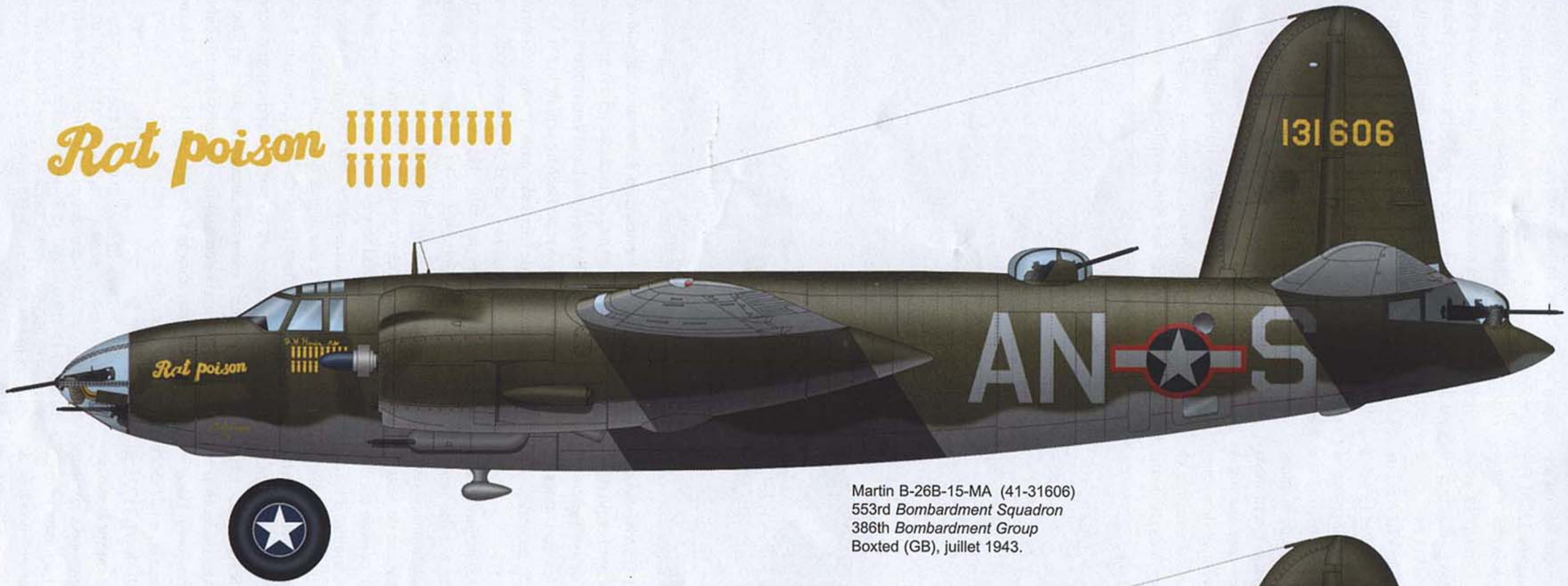
Deuxième chance

Le 322nd BG déménage et rejoint ses nouvelles installations de Great Saling dans l'Essex. Le déploiement des groupes de B-26 reprend et le 322nd BG est rejoint par le 323rd BG, avec ses 453rd BS (code VT), 454th BS (RJ), 455th BS (YU) et 456th BS (WT), sous le commandement du *Colonel* Herbert B. Thatcher. Il est suivi du 386th BG du *Colonel* Richard C. Sanders (552nd BS/RG, 553rd BS/AN, 554th BS/RU, 555th BS/YA) et du 387th BG du *Colonel* R. Storrie (556th BS/FW, 557th BS/KS, 558th BS/KX, 559th BS/TQ). Ces trois derniers groupes prennent respectivement leur quartiers à Earls Colne, Boxted et Chipping Ongar. L'état-major cherche à rapprocher le plus possible les unités de leur futurs objectifs.

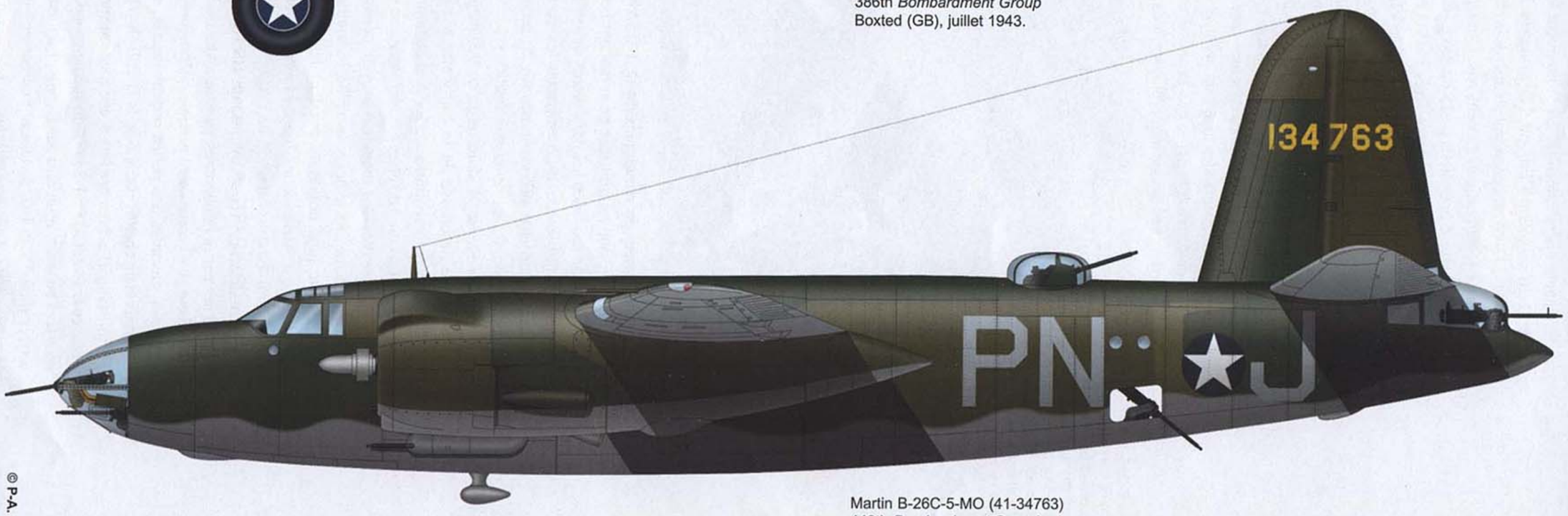
Au début du mois de juillet 1943, le VIII ASC dispose de 16 *Bombardment Squadrons* sur Marauder (soit plus de 300 avions), avec une grande majorité de B26B-10 et C-5. L'entraînement est intensif et le 386th BG perd un avion par accident le 23 juin 1943 (B-26B-15 41-31632).

À la mi-juillet, le B-26 peut revenir sur le devant de la scène et c'est le 323rd BG qui est choisi pour appliquer la nouvelle tactique de combat. Le 16 juillet 1943, seize B-26 conduits par le *Colonel* Herbert B. Thatcher, sont envoyés sur la gare de triage d'Abbeville. Quatorze larguent leurs bombes sur l'objectif. Si dix avions sont touchés par la *flak*, tous peuvent revenir à la base, avec cependant deux blessés à bord. La formation a disposé d'une forte escorte de Spitfire, qui n'a pas eu à intervenir. Le retour du B-26 est considéré comme un succès.

Les raids sont renouvelés quotidiennement à partir du 25 juillet, le dispositif montant en puissance progressivement. Le 30 juillet 1943, le 386th BG est engagé pour la première fois, mais un avion du 553rd BS (B-26B-15 41-31602) s'écrase au décollage, sans causer la moindre perte en vie humaine. Le raid, dont l'objectif est le terrain d'aviation de Woensdrech, est intercepté par des Fw 190 des 2. et 3./JG 26. Malgré l'imposante escorte de Spitfire, qui ne comprend pas moins de huit escadrons, les Fw 190 parviennent à passer à travers pour s'en prendre aux B-26. Le *Leutnant* Karl Willius abat l'avion du *Lieutenant* Glenn Zimmerman du 553rd BS (B-26B-15 41-31597). Les mitrailleurs des B-26 se défendent plutôt bien et revendiquent six chasseurs ennemis; en fait seuls deux pilotes de la JG 26 sont abattus, l'*Unteroffizier* Werner Kaiser de la 3./JG26 et le *Leutnant* Heinrich Sprinz de la 2./JG 26, ce dernier étant tué. Le 31 juillet, le VIII ASC peut envoyer 84



Martin B-26B-15-MA (41-31606)
553rd *Bombardment Squadron*
386th *Bombardment Group*
Boxted (GB), juillet 1943.



Martin B-26C-5-MO (41-34763)
449th *Bombardment Squadron*
332nd *Bombardment Group*
Great Saling (GB), juin 1943.

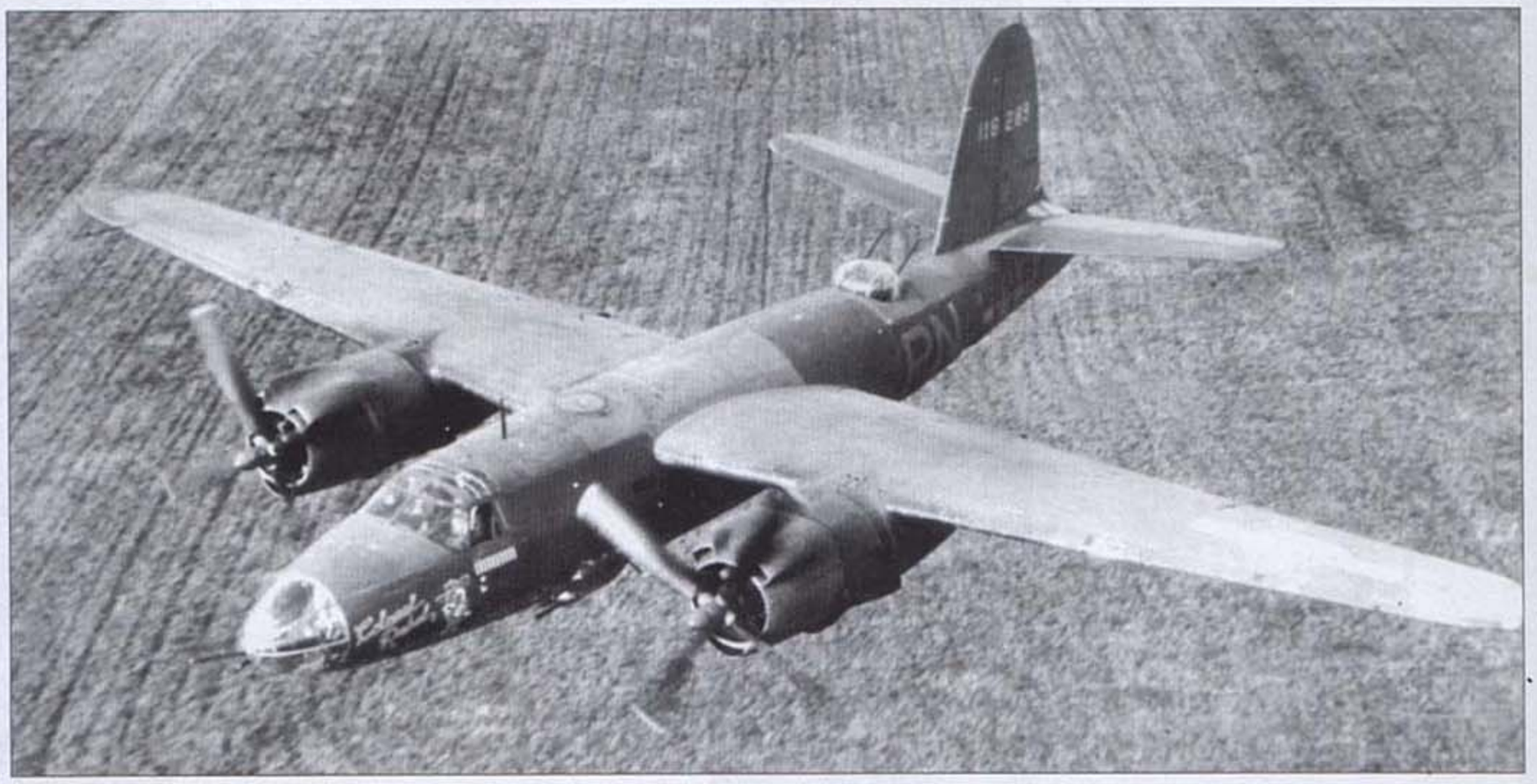
Cet appareil testait un camouflage expérimental qui ne sera pas adopté.

© P.A. Tilley - 2003

B-26 de la 8th Air Force

B-26 grâce à l'arrivée des 449th et 451st BS du 322nd BG qui deviennent opérationnels. C'est la première fois qu'autant de B-26 survolent l'Europe. Un avion du 323rd BG (B-26C-5 41-34706) est cependant abattu par la *flak*, mais le taux de perte reste particulièrement bas. C'est pour cette raison, que le tour d'opérations de 25 missions passera à 50 au moment où les B-26 seront transférés à la 9th AF.

Pendant la première moitié du mois d'août, le VIII ASC ne met en ligne ses Marauder que cinq fois (2, 4, 8, 9 et 12 août) totalisant 270 sorties, sans perte. La *flak* reste le principal ennemi des B-26, car la chasse allemande se concentre sur les « *heavies* », laissant donc une certaine marge de manœuvre aux B-26. Au cours de l'été, les Marauder sont aussi impliqués dans l'opération « Starkey », une ruse qui vise à tester les réactions allemandes face à un éventuel débarquement au Pas-de-Calais. On pense que la chasse ennemie va réagir en envoyant des avions intercepter les raids successifs de bombardiers sur les aérodrome français. Ces interceptions seront bien sûr balayées par l'escorte de chasse des bombardiers. Les Alliés veulent voir aussi si la Luftwaffe va retirer des unités stationnées en Allemagne pour les envoyer sur le front. Mais, la principale faille dans ce raisonnement est de savoir où iront en fait se poser les chasseurs allemands si les terrains connus sont bombardés quotidiennement ! Cette opération commence le 15 août, le même jour où le 387th BG devient opérationnel. Le 387th BG aurait du être aligné bien plus tôt, mais son terrain, Chipping Ongar, était en cours d'aménagement. Ce groupe envoie 31 Marauder qui viennent en rejoindre 62 autres des autres groupes, un nouveau record. Deux jours plus tard, le 3rd BW envoie pour la première fois plus de cent B-26. Pendant toute une semaine, les terrains d'aviation en France sont pilonnés sans qu'un seul B-26 ne soit perdu. C'est aussi grâce aux manœuvres d'évitement que ces bons résultats sont obtenus. En



Cette photo de ce B-26B-10-MA (41-18289) du 449th BS (322nd BG) montre à quelle altitude les Marauder étaient employés au début de leur carrière. L'appareil (PN-W) a été baptisé « Colonel Rebel » et porte déjà dix marques de mission.

effet, les officiers de renseignement de l'USAAF se sont rendus compte que les artilleurs de la *flak* ont besoin de 30 secondes pour modifier les paramètres de tir. En conséquence, les pilotes de B-26 ont reçu les consignes de changer de cap et d'altitude toutes les 20 secondes – au grand désespoir des artilleurs allemands !

L'opération « Starkey » dure jusqu'au 9 septembre, mais aucune unité de chasse de la Luftwaffe n'a été retirée d'Allemagne pour renforcer celles déjà stationnées sur le front Ouest. En cours de cette première semaine de septembre, le nombre d'avions engagés a souvent dépassé les 200, atteignant même 288 le 6. En revanche, le nombre d'avions perdus a été plus important pendant les trois dernières semaines de « Starkey », totalisant 13 avions, dont 8 du fait de l'ennemi. La mission n° 55 de l'ASC VIII a été particulièrement difficile, avec six avions perdus [1].

Malgré ces pertes importantes, le rythme des missions n'est pas affecté et les sorties sont presque quotidiennes. Dans les semaines suivantes, les pertes restent légères, seuls deux appareils étant abattus par la *flak*, le B-26B-20 41-31721 du 387th BG le 21 septembre lors d'une mission sur Beauvais-Tillé, et le B-26C-15 41-34987 du même groupe, six jours plus tard au cours d'un raid sur Évreux. La même journée, un avion du 387th BG, fortement endommagé non loin de Beauvais-Tillé, devra être réformé au retour à la base. Le 9 octobre, l'ASC VIII organise sa 81e mission, un raid contre le terrain de Woendrecht, exécuté par 36 avions du 323rd BG et autant du 387th BG. Tous les avions rentrent à la base. C'est la dernière mission du B-26 au sein de la 8th AF.

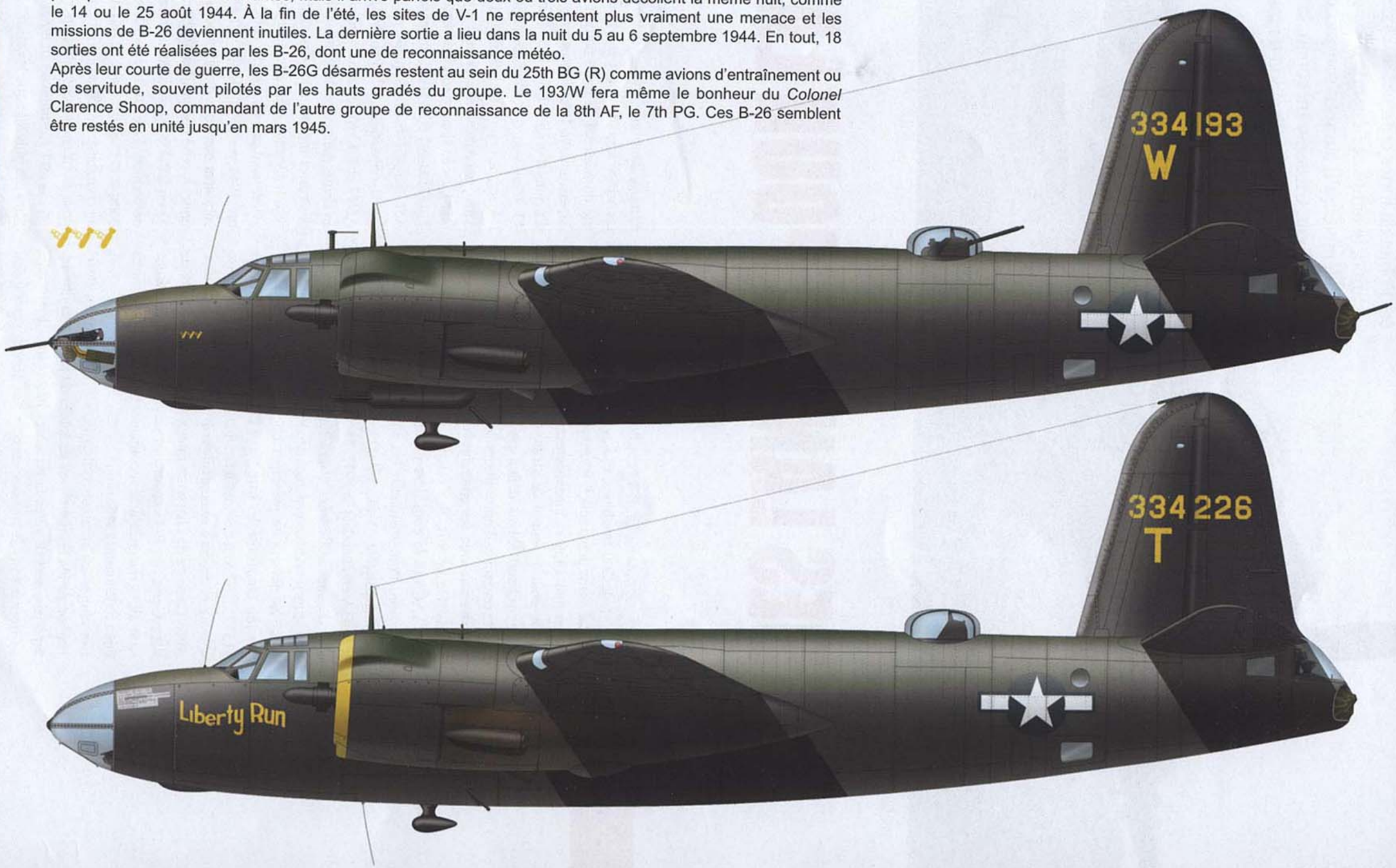
Les quatre groupes de Marauder passent sous le contrôle de la 9th AF, laissant les B-17 et B-24 comme seule composante aérienne de la 8th AF. Ce changement de commandement prend effet le 10 octobre et les premiers bilans sont bien plus optimistes que pouvaient le laisser craindre les premières missions. Avec la 8th AF, les B-26 ont effectué près de 5 000 sorties pour la perte de 22 avions au combat et 12 jugés irréparables, 700 autres ayant été endommagés par la *flak* à des degrés divers; une dizaine ont été détruits par accident. Plus de cent cinquante hommes d'équipage ont été tués ou portés disparus, une centaine d'autres blessés. Les avions engagés au cours de l'été 1943 seront nombreux à dépasser les 100 missions au sein de la 9th AF. Comme dira le Général Arnold : « *Le Marauder avait trouvé sa place au soleil.* »

[1] Du fait de l'ennemi : 22.08.43 (B-26C-15 41-34971), 27.08.43 (B-26B-10 41-18299), 31.08.43 (B-26B-15 41-31653), 02.09.43, 08.09.43 (B-26C-15 41-34970), trois le 09.09.43 (B-26B-4 41-18058, B-26B-30 41-31908, B-26C-15 41-34958). Autres causes : 19.08.43, 26.08.43 (B-26C-5 41-34703), 08.09.43 (B-26B-20 41-31697), trois le 09.09.43 (B-26B-20 41-31697, B-26B-30 41-31911 et B-26C-15 41-34959).

Au printemps 1944, le 25th BG (R) prend en compte quatre B-26G : trois G-1, 43-34193, 34195, 34205 et un G-5, le 43-34226. Mis en œuvre par le 654th BS, ils reçoivent la lette individuelle respective W, X, V et T. Ces avions sont modifiés sur place à Mount Farm et les bombes cèdent la place à un équipement photographique nocturne; ils sont aussi peints en noir. Leur mission est de surveiller de nuit les sites de V-1, missions appelées *Noball*. Pourquoi des Marauder ? d'abord, parce qu'à cette époque, de nombreux exemplaires sont disponibles dans les dépôts du fait de leur faible taux de perte et ensuite, parce que leur soute permet d'emporter du matériel en quantité.

La première sortie a lieu dans la nuit du 10 au 11 août 1944 par le 205/V. Des sorties solitaires se succèdent presque toutes les nuits suivantes, mais il arrive parfois que deux ou trois avions décollent la même nuit, comme le 14 ou le 25 août 1944. À la fin de l'été, les sites de V-1 ne représentent plus vraiment une menace et les missions de B-26 deviennent inutiles. La dernière sortie a lieu dans la nuit du 5 au 6 septembre 1944. En tout, 18 sorties ont été réalisées par les B-26, dont une de reconnaissance météo.

Après leur courte de guerre, les B-26G désarmés restent au sein du 25th BG (R) comme avions d'entraînement ou de servitude, souvent pilotés par les hauts gradés du groupe. Le 193/W fera même le bonheur du *Colonel* Clarence Shoop, commandant de l'autre groupe de reconnaissance de la 8th AF, le 7th PG. Ces B-26 semblent être restés en unité jusqu'en mars 1945.



© P-A. Tilley - 2003

Dérivé du Seversky P-35, le Republic P-43 Lancer a été l'objet de fortes critiques à ses débuts. Toutefois, il justifiera le temps et l'énergie dépensés par l'influence considérable qu'il aura sur son successeur, le P-47 Thunderbolt. Chasseur méconnu, le P-43 Lancer n'en a donc pas moins été un avion de transition important.

DES LANCER POUR LA RAAF

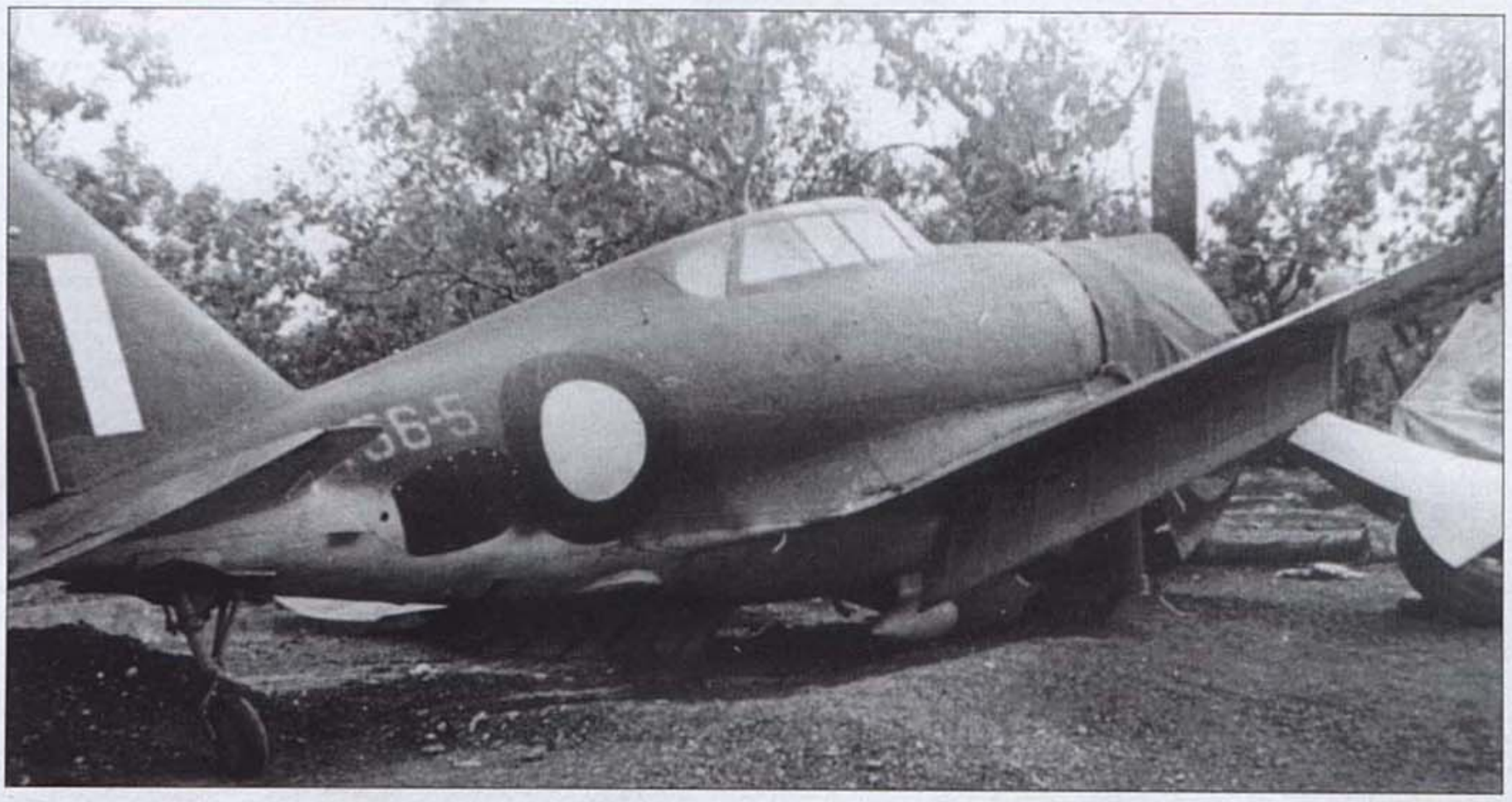
Jim Grant

Le nombre de P-43 construits est peu élevé, moins de 300 machines, et l'avion a connu une carrière sans grand relief. Pourtant, les 13 YP-43 commandés en mai 1939 et intensivement testés, ont montré que l'avion était dépourvu de vices, mis à part sa tendance à partir en cheval de bois, défaut qui était déjà connu avec le P-35. En revanche, il apparaît que le P-43 ne peut soutenir la comparaison avec ses contemporains britanniques ou allemands. De ce fait, il n'est pas commandé en série par l'USAAC qui le considère plutôt comme un modèle de transition. Pour maintenir les chaînes de production de Farmingdale (New York), l'Air Corps commande le P-43 et le P-43A en attendant le P-47. Mais, il s'empresse de chercher d'autres utilisateurs et la Chine, qui manque alors de chasseurs modernes capables de s'opposer aux avions japonais, va devenir le principal client. Des 125 P-43A-1, version construite au titre du « Prêt-Bail » (41-31448 à 31572), 107 sont destinés à équiper les escadrons de chasse chinois et dix-huit seulement doivent rester au États-Unis. Avec l'arrivée de chasseurs mieux adaptés aux besoins de l'Air Corps, les P-43 encore en service dans les escadrons sont alors relégués à la reconnaissance, 150 exemplaires étant redénommés P-43B ou C.

Les choses en seraient restées là, s'il n'y avait eu Pearl Harbor. Après les premières semaines de combat contre les Japonais, surtout après la perte des Philippines, l'Australie se trouve sous la menace directe des forces japonaises. Ayant beaucoup souffert pendant ces semaines, la RAAF se retrouve dans une situation matérielle délicate. De leur côté, les Américains ont trouvé refuge en Australie où ils ont rapatrié du matériel de toute nature. Après un accord avec les Américains, la RAAF prend en compte plusieurs dizaines d'avions d'origine US – P-39 (voir A-J n° 25), Buffalo et P-43 – en vue d'étoffer ses unités qui doivent défendre l'Australie contre une possible invasion nippone.

Ainsi, les Américains mettent à la disposition de la RAAF huit Lancer. Quatre sont du modèle P-43A-1 (ex 41-31495, 31497, 31494 et 31500), qui reçoivent les matricules RAAF A56-3 à A56-6, et les quatre autres sont du modèle P-43D (ex 41-6692, 6707, 6718 et 6685), immatriculés A56-1, 2 et A56-7 et 8. L'existence du modèle P-43D a souvent été mise en doute, mais cette dénomination a été directement extraite des cartes individuelles des avions, ce qui lui confère une reconnaissance officielle, tout au moins en Australie. Ces avions sont pris en compte entre le 31 août et le 10 novembre 1942 par le N° 1 *Aircraft Depot* à Point Cook, où ils subissent certaines modifications avant d'être introduits en unité. À cette époque, les Américains ont déjà déclassé le P-43 en RP-43, le considérant comme impropre aux missions de combat. Les Australiens ne semblent pas en avoir tenu compte et mais personne ne sait si les Américains les ont mis au courant de ce léger détail ! La RAAF envisage même la pose de râteliers pour transporter des bombes de 250 livres au cas où l'Australie serait envahie, mais cette modification n'ira pas plus loin que les essais. Leur autonomie de plus de 2 000 km est cependant appréciée dans cette région où les

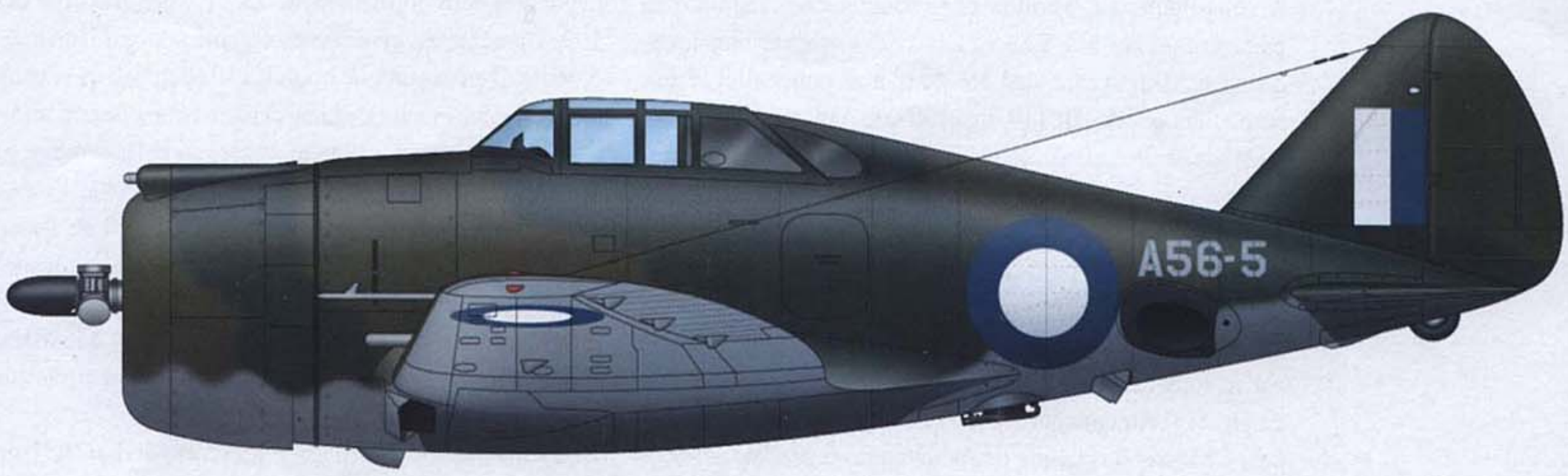
Des Lancer pour la RAAF



Vu le petit nombre utilisé par la RAAF, les photos de P-43 Lancer sont rares et celles qui nous sont parvenues ne montrent pas nécessairement l'appareil sous son meilleur jour.
Sur ce cliché, le A56-5 a été victime d'un ennui de train d'atterrissage à Coolalie Creek, le 14 décembre 1942.
(Collection de l'auteur)

distances à parcourir sont très grandes. Il semble que les A56-3 à 6 aient été équipés pour pouvoir porter des réservoirs largables, mais aucune photo ne vient malheureusement confirmer ces affirmations.
Tous les Lancer sont affectés au N° 1 *Photographic Reconnaissance Unit* de la RAAF à Fenton. Apparemment, ils ont été peu utilisés et leur emploi reste flou. Rien ne permet de savoir s'ils ont accompli des sorties en dehors du territoire australien. En Australie, ils ont bel et bien été utilisés, notamment pour vérifier le camouflage des troupes australiennes et pour repérer d'éventuels lieux de débarquement japonais sur les côtes.
Les trois premiers avions (A56-3 à 5) sont pris en compte par le N° 1 PRU dès le 27 novembre 1942, mais le A56-4 est légèrement endommagé lors de l'atterrissage à la suite d'une défaillance des freins. Réparé, il est à nouveau victime d'un accident le 9 décembre pour la même raisons. Il faudra que la RAAF l'envoie au 4 RSU pour que les freins soient correctement réparés. Il reviendra au N° 1 PRU en janvier et sera rendu à la 5th *Air Force* le 18 août 1943.

Les autres Lancer connaissent des fortunes diverses. En mars 1943, le A56-1 est endommagé lors d'une collision avec un Avro Anson au roulage. Il n'est pas réparé et est remis à la 5th AF le 27 août 1943. Le A56-5 est endommagé à Coolalie Creek le 14 décembre 1942, le A56-3 subissant le même sort au même endroit le 3 janvier 1943. Le A56-5 est rendu aux Américains le 24 août 1943 – sans ses ailes toutefois ! Le A56-6 est transformé en magasin de pièces détachées en mars 1943, après un accident à l'atterrissage. Quant au A56-7, il est porté disparu le 8 mars 1943 au cours d'un vol de reconnaissance; cet avion et les restes de son pilote, le *Flight Lieutenant* D.R. Cuming seront retrouvés quinze ans plus tard au nord-est de Melbourne. Au total, les Australiens ne rendront aux Américains que deux avions intacts, les A56-2 et A56-8 respectivement le 18 juillet et le 2 septembre 1943. De toute manière, en rendre plus n'aurait pas servi à grand-chose, car il est fort à parier que les Américains ne se souvenaient même plus qu'il avaient construit le Lancer !



Republic P-43A-1 (A56-5, ex-41-31494)
N° 1 *Photographic Reconnaissance Unit*
Fenton, décembre 1942.

© P-A. Tilley - 2003

Le GC I/8

Le GC I/8 gagne le terrain de Hyères dès la mobilisation. Formé par la réunion de deux anciennes escadrilles de l'Aéronautique navale (escadrilles 3C2 et 3C3, transférées en 1936), ce groupe a pour mission la coopération avec les forces navales. Pour ce faire, il est alors équipé de 16 Dewoitine 501 et 8 Dewoitine 510 ! C'est dire si sa transformation sur matériel moderne est urgente. Le 20 novembre arrivent les trois premiers Bloch 152. L'hiver est consacré à l'entraînement et ce n'est que le 11 mars que le I/8 gagne le terrain de Cherbourg pour participer à la protection des convois en partance pour la Finlande. L'armistice signé le 13 entre la Finlande et l'URSS amène l'état-major à reconsidérer la situation du groupe qui est envoyé à la fin du mois à Velaine-en-Haye, où il est rattaché au Groupement n° 22. En fait, le I/8 ne sera pas engagé une seule fois avant le 10 mai.

La grande bagarre débute d'une manière inattendue : touché par un Morane du I/2, un He 111 se pose train sorti sur la piste de Velaine ! La journée commence plutôt bien, puisque le sous-lieutenant Thollon et le sergent-chef Liautard se partagent un He 111. Elle va toutefois s'achever plus tragiquement. Engageant des He 111, une patrouille se fait surprendre par des Bf 110. Le capitaine Astier, commandant la 2e escadrille, est descendu et tué au cours d'un combat acharné près de Jaulny. Des témoins au sol ont vu un Bf 110 tomber en flammes, mais Astier sera officiellement crédité d'un Do 17. Le I/8 perd en tout quatre appareils au cours du premier jour de la campagne.

Nouvelle dure journée le 11 mai. La patrouille commandée par le sous-lieutenant Thollon tombe sur une cinquantaine de He 111. Attaqué par les Bf 109 de l'escorte, Thollon ne peut s'assurer du résultat de son attaque; cependant, « son » He 111 lui sera homologué, en collaboration avec le sous-lieutenant Flandi et deux pilotes du GC III/7. La participation de Flandi à ce combat est discutable, celui-ci ayant été rapidement séparé de son chef de patrouille, avant d'être abattu et tué par la chasse allemande.

Le Bloch 152 n° 289 de la 2e escadrille à Montpellier-Fréjorgues, fin 1940. (Collection P. Camélio - CAC)

Le 12 mai, le I/8 déménage pour le terrain de Courbes, près de La Fère, un vague pré sans aucun aménagement. Le groupe est désormais rattaché au Groupement n° 23. Le 14 mai, il est engagé avec les I/3 et III/7 en protection des bombardiers qui cherchent à détruire les ponts allemands sur la Meuse de Sedan, notamment des Amiot 143. La chasse française ne peut intervenir avec efficacité, occupée qu'elle est à en découdre avec les Bf 109. Sérieusement touché, l'adjudant Choulet doit effectuer un atterrissage de fortune, mais son chef de patrouille, le sous-lieutenant Gouachon-Noireault, réussit à abattre l'un des agresseurs.

Le 15 mai sera l'une des journées les plus chargées pour le I/8, mais elle s'achèvera dans la joie. Elle commence par un décollage sur alerte, sus à un Dornier de reconnaissance. Tandis que son équipier sert de cible à la DCA française, Thollon rattrape le bimoteur et l'envoie capoter près de Dinant.

Vers 11 heures, 10 Bloch répartis en quatre patrouilles se heurtent à deux formations de Bf 110, escortées par des Bf 109. La mêlée est générale et, comme souvent en pareil cas, confuse. Il en ressort que trois Bf 110 et un Bf 109 sont revendiqués par les Français, qui ne perdent ni un pilote ni un avion. Ce ne sera malheureusement pas le cas le lendemain. Ayant engagé un peloton de Do 17 et de He 111, l'adjudant Choulet est mis en flammes par les Bf 110 de l'escorte. L'appareil percute près de Versigny, ne laissant aucune chance au pilote. Maigre consolation, le lieutenant Bouysse rentre avec une victoire, le Bf 110 s'écrasant à la lisière du terrain. Dans la journée, le I/8 quitte précipitamment Courbes et se replie sur Chantilly.

Le 17 mai, lors d'une mission d'escorte de LeO 451 qui se déroule dans les pires conditions qui soient (livrés à eux-mêmes à la suite d'une totale incompréhension des chasseurs, les bombardiers se font tailler en pièces par les Messerschmitt), le sergent Dupouy est porté disparu. Son corps, ejecté de l'avion, sera retrouvé quelque temps plus

Le GC I/8

MATÉRIEL

Dewoitine 501/510	- 12.39
Bloch 152	11.39 - 12.42
Bloch 155	04.42 - 12.42

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Colin	- 10.41
Cdt Labonde	10.41 - 07.42
Cdt B. Challe	07.42 - 01.12.42

Commandant 1e escadrille

Cne Peyrègne	- 04.12.39
Lt Bouysse	05.12.39 - 02.42
Lt Camdessus	02.42 - 01.12.42

Commandant 2e escadrille

Cne Astier	- 10.05.40
S/Lt Lamaison	11.05.40 - 16.05.40
Cne Calmon	17.05.40 - 09.40
Cne de Calonne d'Avesnes	09.40 - 10.40
Lt Lamaison	10.40 - 07.42
Lt Salva	07.42 - 01.12.42

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: aucune
Mai-juin 40	: 32 1/2 confirmées
Période de l'armistice	: aucune

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 7

Cne Astier, 10.05.40 - S/Lt Flandi, 11.05.40 - Adj Choulet, 16.05.40 - Sgt Dupouy, 17.05.40 - S/Lt Ruby, 19.05.40 - C/C Kralik, 27.05.40 - Cne Peyrègne, 06.06.40.

TERRAINS

25.08.39	Hyères
11.03.40	Cherbourg-Maupertus
01.04.40	Velaine-en-Haye
12.05.40	La Fère-Courbes
16.05.40	Chantilly-Les Aigles
20.05.40	Claye-Souilly
09.06.40	Brétigny-s/-Orge
11.06.40	Césarville
14.06.40	Châteauroux-Déols
17.06.40	Rochefort
18.06.40	Royan-Corme l'Écluse
22.06.40	Cazaux
23.06.40	Agen
24.06.40	Toulouse-Francazal
05.07.40	Beauzelle
07.07.40	Toulouse-Francazal
15.08.40	Montpellier-Fréjorgues
14.11.42	Châteauroux
01.12.42	Dissolution

VICTOIRES

10.05.40	S/Lt Thollon	He 111	Château-Salins
	S/C Liautard		
	Cne Astier	Do 17	Mars-la-Tour
11.05.40	S/Lt Thollon	He 111	Trondes
	S/Lt Flandi		
	Deux pilotes III/7		
14.05.40	S/Lt Gouachon	Bf 109	Vouziers
15.05.40	S/Lt Thollon	Do 215	Dinant
	S/Lt Lamaison	Bf 110	Revin
	Adj Castel		
	C/C Kralik		
	Adj Michaud	Bf 110	Renwez
	S/C Louveau	Bf 109	Charleville
	S/C Liautard	Bf 110	Renwez
16.05.40	Lt Bouysse	Bf 110	La Fère
17.05.40	S/Lt Tanguy	He 111	Ribemont
	S/C Liautard		
	Cne Peyrègne	Hs 126	La Capelle
	C/C Sika		
	Cne Peyrègne	Hs 126	Trelon
	C/C Sika		
18.05.40	Lt Bouysse	Do 17	Cambrai
	Cdt Ambrogi		
	S/C Corrin		
	Cne Calmon	Hs 126	Le Quesnoy
	Un pilote I/1		
19.05.40	S/Lt Ruby	Do 17	Montepillois
20.05.40	S/C Dekastello	Ju 87	Jussy-en-Combe
25.05.40	S/C Corrin	Do 17	Amiens
	S/Lt Gouachon		
	Cne Calmon	Do 17	Amiens
	S/Lt Gouachon		
	S/C Liautard		
	S/C Maurel		
	C/C Sika		
03.06.40	S/Lt Thollon	Bf 109	Roye
	S/Lt Thollon	Ju 88	Cocherel
	Un pilote I/3		
05.06.40	A/C Nicou	Bf 109	Amiens
	A/C Nicou	Bf 109	Amiens
	S/C Louveau	Bf 109	Pont-Ste Max.
	S/C Maurel	Bf 110	St Quentin
06.06.40	S/Lt Thollon	Do 17	Amiens
	S/C Prchal	Bf 109	Amiens
	C/C Spacek	Bf 109	Chaulnes
	S/Lt Thollon	Do 17	Chaulnes
	S/C Prchal		
	C/C Spacek		
	Cne Peyrègne	Do 17	Chaulnes
	S/C Corrin		
07.06.40	S/C Prchal	Hs 126	Amiens
09.06.40	S/Lt Lamaison	Bf 109	Rouen
15.06.40	S/Lt Thollon	Ju 88	Jargeau
20.06.40	S/Lt Porodo	He 111	Corme

tard. Dans la soirée, la patrouille du capitaine Peyrègne s'offre deux Hs 126 et un He 111 en prime ! Le lieutenant Zerovnicky ne rentre pas non plus. Descendu par la *flak*, il rejoindra son groupe quatre mois plus tard, quatre mois qu'il passera caché dans une ferme.

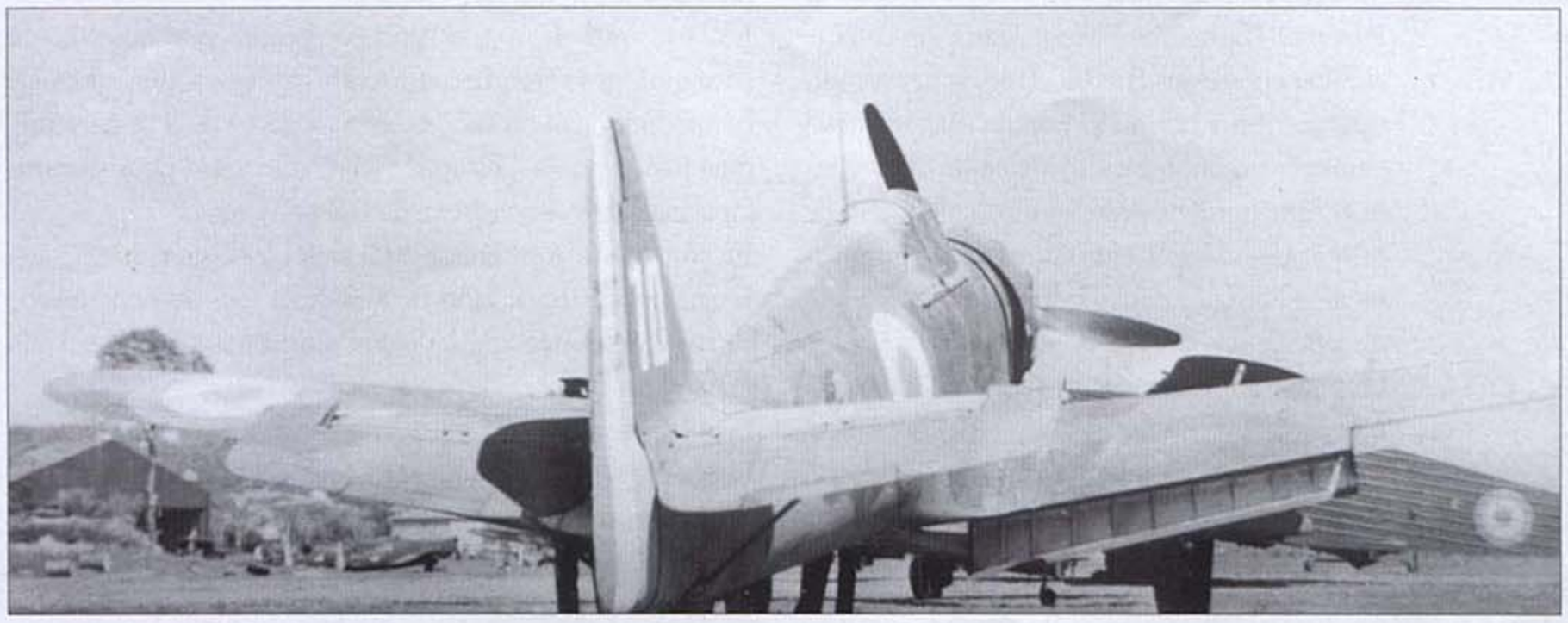
La dernière sortie de la journée du 18 mai permet au I/8 d'engranger deux victoires supplémentaires. Il perd le caporal-chef Kralik, descendu par des Bf 109 près de Douai. Il regagnera son unité trois jours plus tard.

Le 19 mai, le potentiel du groupe tombe au plus bas et ce ne sont pas les avions reversés par les écoles qui l'améliorent. Une patrouille double légère (4 avions) prend contact vers 05h40 avec une vingtaine de Do 17. Le sous-lieutenant Ruby, emporté par son élan, arrache l'empennage d'un bombardier qui se met aussitôt en autorotation avant de s'écraser à Montepilloy. Malheureusement, un sort identique attend Ruby, mais il est probable qu'il ait été tué ou mortellement blessé lors de la collision.

Le 20 mai, pendant qu'une patrouille tient les Bf 109 en respect, une autre s'occupe d'un peloton de Ju 87, le lieutenant Dekastello en revendiquant un. Pendant l'engagement, le lieutenant tchèque Navratil est touché et doit sauter en parachute. En fin d'après-midi, le I/8 est muté à Claye-Souilly.

Les quatre jours suivants sont plus calmes, le 22 le groupe n'effectuant pas une seule sortie. Les affaires reprennent le 25 mai. Une patrouille double se heurte à une formation de Do 17. Le sergent-chef Corrin et le sous-lieutenant Gouachon-Noireault se partagent un Dornier qu'ils abattent avec un minimum de munitions. Un autre est homologué à cinq pilotes.

RAS le 26 mai. Le lendemain, une patrouille est surprise par un groupe de Bf 109 qui plonge sur elle soleil dans le dos.



Le Bloch 152 n° 125 de la 2e escadrille du I/8 de passage à Cannes-Mandelieu, début 1940.
(Collection J. Mutin)

La chasse française

Le Bloch 152 n° 228 de la 1ère escadrille du GC I/8 à Châteauroux, en juin 1940. On notera avec intérêt le fait que son matricule militaire était peint en blanc. (Archives Aéro-Journal)

Le Bloch 152 du caporal-chef Kralik explose en vol, entraînant son pilote dans la mort. L'adjudant Castel, qui essaie de dégager le sous-lieutenant Gouachon-Noireault qu'un 109 a pris en chasse, est sérieusement blessé par une rafale. Il perd conscience et il est éjecté de son avion. Par chance, son parachute s'ouvre automatiquement. Il est sauvé, mais la guerre est finie pour lui.

Du 28 mai au 2 juin, il ne se passe pas grand chose, une trentaine de sorties, toutes infructueuses.

En revanche, le ciel s'anime le 3 juin, jour où les Allemands déclenchent l'opéation « Paula » contre la région parisienne. Déjà, le matin, Thollon a engrangé un 109 lors d'une protection d'un Potez 63.11. L'après-midi, c'est le branle-bas de combat. Tandis que des bombardiers allemands prennent le terrain de Claye-Souilly en enfilade, les sergents-chefs Corrin et Maurel, voulant décoller en catastrophe, se retrouvent en un point de convergence et se télescopent, heureusement sans conséquence grave. Thollon, encore lui, et un pilote du I/3 abattent un Ju 88. Deux Bloch 152 sont endommagés dans la bagarre et pour couronner le désastre de la journée, le lieutenant Dekastello se tue en testant un avion neuf.

Robert Thollon, le grand as du GC I/8, prendra le maquis avec son école dépendant de « Jeunesse et Montagne » dès le 3 juin 1944. Lui et trois officiers de son état-major seront les premiers à pénétrer dans l'Hôtel de ville de Lyon, le 3 septembre 1944. (Archives Aéro-Journal)

Le 5 juin, les armées allemands passent à nouveau à l'offensive. Deux missions menées simultanément, l'une pour protéger un Potez 63.11, l'autre pour couvrir le secteur Péronne-Ham, s'achèvent dans un même combat contre des Bf 109. Trois sont revendiqués par les Français (l'adjudant-chef Nicou obtenant un doublé en l'espace de 20 secondes), qui perdent deux avions, mais pas de pilote. Le sergent-chef Louveau, sérieusement malmené, doit prendre quelques jours de repos.

Le 6 juin est la dernière grosse journée pour le I/8, avec 24 sorties et cinq victoires sûres. Malheureusement, le commandant en second du groupe, le capitaine Peyrègne, est tué en attaquant un peloton de Do 17.

Après un bombardement qui détruit le PC du groupe le 7 juin, le lendemain le I/8 s'installe à Brétigny-s/-Orge. Le 10 juin, six Bloch 152 mitraillent des pontons sur la rive nord de la Seine près des Anedelys. À part quelques éclats récoltés de çi de là, les chasseurs s'en sortent indemnes. Le 11 juin, le groupe emménage à Césarville, un champ informe près de Pithiviers. Il n'y reste pas longtemps, car le 14, il est envoyé à Châteauroux. Revenant d'une expédition sur Nancy, le caporal-chef Spacek est abattu par des... paysans armés de simples fusils et de pistolets ! Il s'en tire indemne, mais parlant un français très approximatif, il éprouve toutes les peines du monde à faire comprendre qu'il n'est pas allemand.

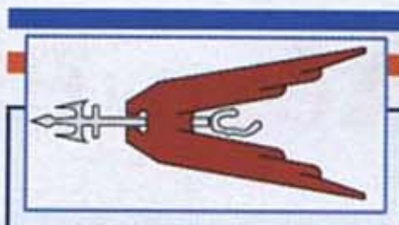
À partir du 17 juin, les replis se succèdent à grande vitesse. Le 20 juin, le sous-lieutenant Porodo remporte la dernière victoire du groupe. Mais, peu après, il est victime d'une collision en plein vol avec le sergent-chef Starke du GC I/1. Ce dernier est tué, mais une bonne étoile veille sur Porodo. Tout ce dont celui-ci se souvient, c'est d'un grand choc, une boule de feu, et la seconde suivante, il s'est retrouvé au sol, encore sanglé à son siège !

Le 24 juin, veille de l'entrée en vigueur de l'armistice, le I/8 stationne à Toulouse. Le sort du groupe demeure incertain pendant quelque temps. Le personnel est transféré dans la banlieue toulousaine, à Beauzelle, le 5 juillet. Après accord des commissions d'armistice, il est décidé de maintenir le I/8 en activité. Le 7 juillet, le personnel retrouve ses avions à Francazal.

Le 15 août 1940, le groupe prend ses quartiers à Montpellier-Fréjorgues. Le commandant Colin quitte le commandement du GC I/8 en octobre 1941. Il sera torturé, puis fusillé par la Gestapo le 21 février 1944 pour sa participation active à un réseau de Résistance.

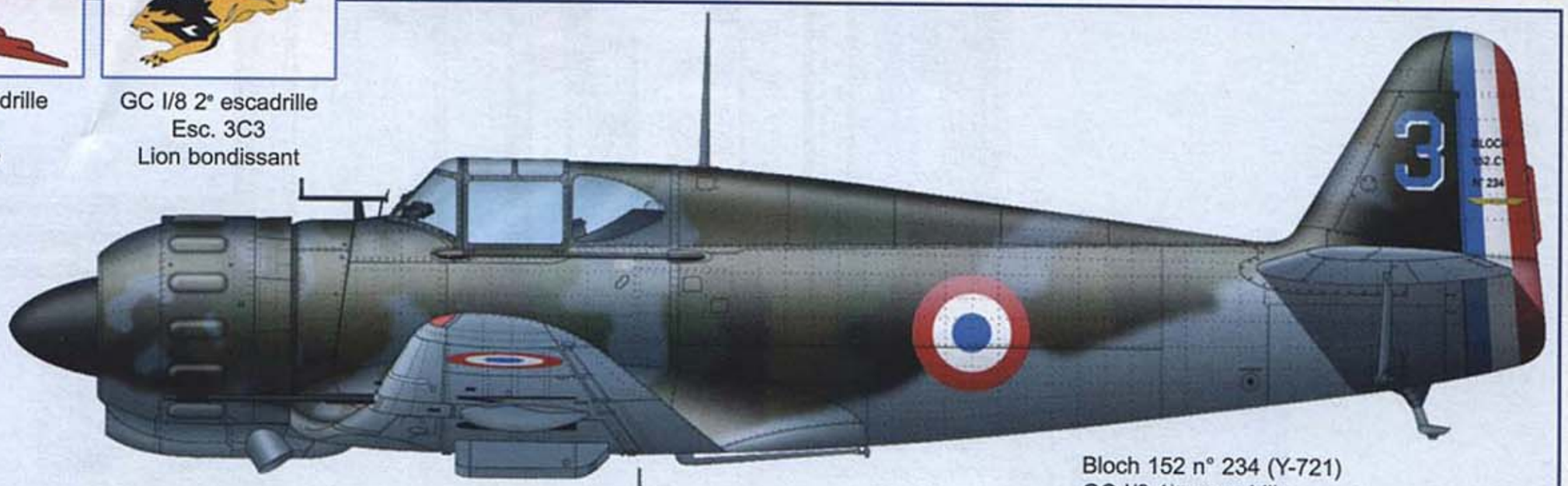
En juin 1942, huit Bloch 155 sont en service au GC I/8. L'état-major décide alors de transférer tous les appareils de ce type au groupe, qui en reçoit ainsi huit autres entre juin et octobre.

Le 11 novembre 1942, les Allemands envahissent la zone libre. Trois jours plus tard, le I/8 est redéployé à Châteauroux, base sur laquelle il est dissous en même temps que toute l'armée de l'Air de l'armistice, le 1er décembre 1942.

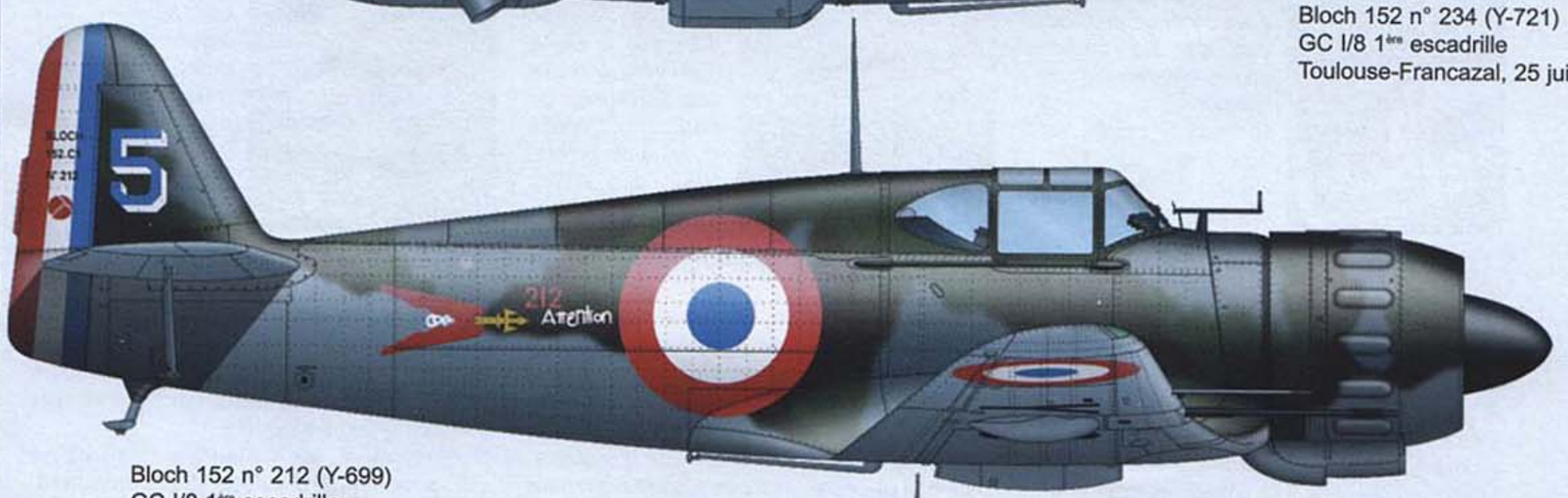


GC I/8 1ère escadrille
Esc. 3C2
Trident ailé

GC I/8 2e escadrille
Esc. 3C3
Lion bondissant

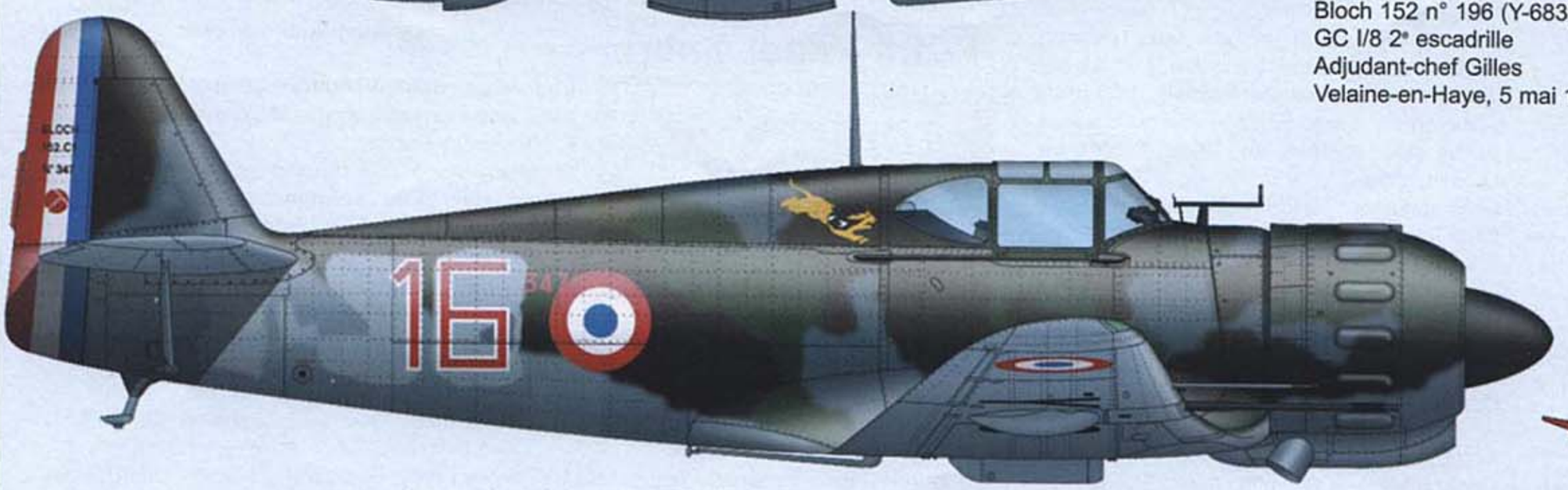


Bloch 152 n° 234 (Y-721)
GC I/8 1ère escadrille
Toulouse-Francazal, 25 juin 1940.

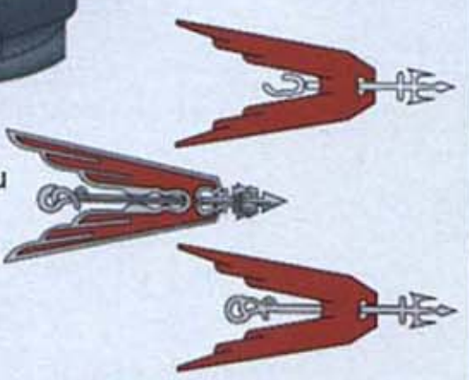


Bloch 152 n° 212 (Y-699)
GC I/8 1ère escadrille
Adjudant Deniel
Hyères, 12 février 1940.

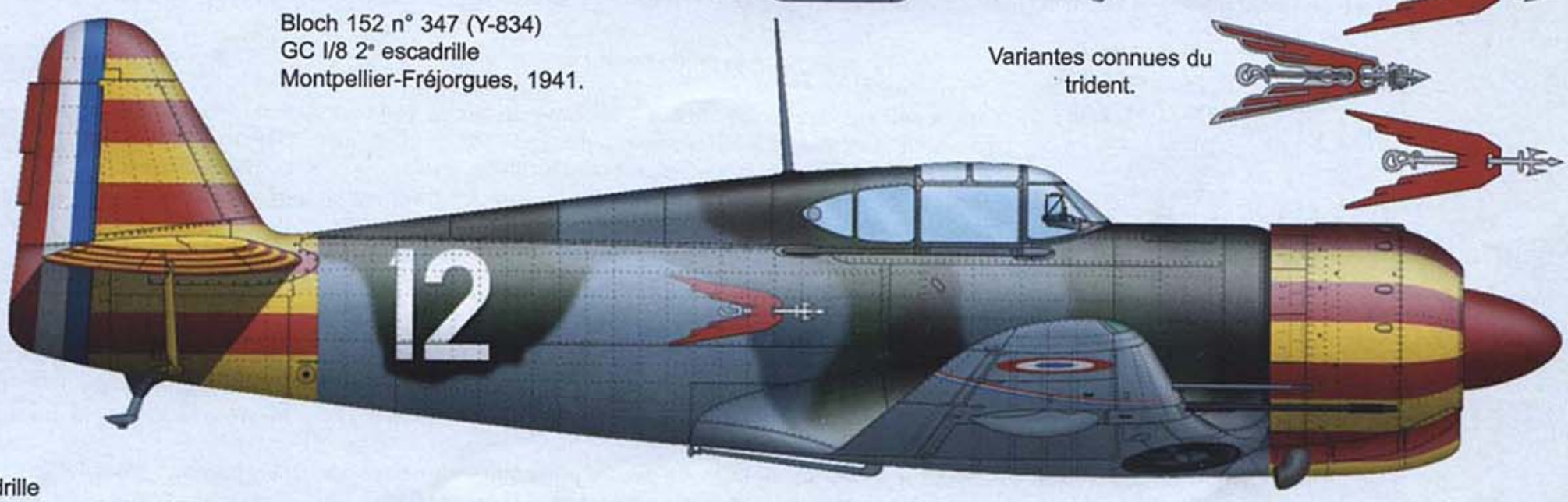
Bloch 152 n° 196 (Y-683)
GC I/8 2e escadrille
Adjudant-chef Gilles
Velaine-en-Haye, 5 mai 1940.



Bloch 152 n° 347 (Y-834)
GC I/8 2e escadrille
Montpellier-Fréjorgues, 1941.



Variantes connues du trident.



Bloch 155 n° ?
GC I/8 1ère escadrille
Montpellier-Fréjorgues, octobre 1942.

© P-A. Tilley - 2003

Aéro-Biblio

Un Kiwi avec un gros pépin

Grub Street poursuit avec bonheur sa collection sur les grands pilotes britanniques. Le dernier-né, signé Richard C. Smith, est consacré au Néo-Zélandais Al Deere. Comme les autres ouvrages de cette collection, il s'agit d'une « biographie autorisée » écrite à partir des notes et de la correspondance personnelles du pilote et renforcée par de nombreux témoignages de camarades et de proches.

À propos de témoignage, on trouvera celui de Pierre Clostermann qui se trouvait à l'*Alsace* au moment où Deere a pris le commandant du *Wing* de Biggin Hill. Il l'a côtoyé six mois avant d'être muté au 602 – l'ancien *Squadron* de Deere.

Toutefois, le plus intéressant reste la courte biographie de Pierre Clostermann que donne l'auteur en annexe. Or, quelle n'a pas été notre surprise de constater que l'auteur, non content de lui refuser le DSO que le pilote français arbore pourtant en toute occasion depuis 1945, ne lui attribue que 11 victoires confirmées. Ce nombre se recoupe avec celui publié dans :

– les deux éditions de *Aces High (Grub Street)* de Christopher Shores;

– *The Typhoon-Tempest Story* de Chris Thomas (dont la traduction en français a été reprise sous forme d'article dans *Le Fana de l'Aviation*);

– *The Typhoon and Tempest Aces* (Osprey) et dans sa traduction française, *Les As sur Typhoon et Tempest* (Del Prado);

– et bien sûr, dans l'ouvrage que nous avons publié nous-mêmes en 1999, *Pilotes de chasse français 39-45*.

Dans la mesure où Pierre Clostermann figure dans les remerciements de R.C. Smith, on est en droit de se demander s'il n'a pas validé ce score, ce sentiment étant renforcé par le fait qu'il n'a assigné en diffamation aucune des publications mentionnées ci-dessus... à l'exception de la nôtre.

Deux poids, deux mesures ?

Al Deere – Fighter Pilot, Peacetime Commander – R.C.Smith – Grub Street.

Achtung ! Jabos !

Excellente initiative que ce volume d'Osprey signé John Weal et dédié aux *Schlachtgruppen*, des unités souvent dans l'ombre des plus « prestigieuses » *Stukageschwadern* et qui n'ont que rarement fait l'objet d'une étude globale.

Le texte est traité dans l'ordre chronologique, évidemment, avec un découpage par front. John Weal n'a pas résisté à inclure les anciennes *Stukageschwadern* (St.G.), après qu'elles ont été rebaptisées *Schlachtgeschwadern* (SG) en octobre 1943. Ce choix est discutable, même si avions et missions étaient désormais les mêmes. Mais, on peut admettre le raisonnement.

L'iconographie est plutôt pauvre, l'immense majorité des photos étant bien connue. Il y a quelques erreurs dans le légendage des photos, notamment dans l'identification des groupes. Dans Aéro-Journal n° 8, nous avions fait un point précis sur la position du fameux triangle noir par rapport aux groupes.

Luftwaffe Schlachtgruppen – J.Weal – Osprey Aviation Elite Units n° 13.
Osprey Direct UK, PO Box 140, Wellingborough, Northants, NN8 2FA, Grande-Bretagne.

Avions d'entraînement

Avec le tome n° 22 consacré aux avions d'entraînement, la série « Suomen Ilmavoimien Historia » a fait le tour de tous les avions utilisés par l'aviation militaire finlandaise pendant la Seconde Guerre mondiale.

Celui-ci n'est peut-être pas le plus passionnant, mais il était indispensable pour boucler la boucle (il reste les avions de transport et de liaison, mais ils ne sont peut-être pas assez nombreux pour justifier un tome à eux seuls)

Curieusement, les Finlandais n'ont utilisé que sept types d'avions d'entraînement, dont trois de conception nationale. Comme les précédents, ce tome est illustré de nombreuses photos de bonne qualité (dont quelques-unes en couleur), de plans trois vues, de quelques profils en noir et blanc et de cinq en couleur. Il comporte un résumé en anglais.

Koulukoneet – Suomen Ilmavoimat Histora n° 22 – K.Keskinen & K.Stenman.
Tout renseignement auprès de K.Stenman : Maininkitie 14 A, 02320 Espoo, Finlande ou sur son site internet : www.kolumbus.fi/kari.stenman

Le Super Sabre au clair

Encore un coup de plumeau chez Squadron/Signal avec une nouvelle édition d'un grand standard; le F-100 Super Sabre.

C'est un avion que nous, Français, connaissons bien, mais dont seulement deux photos aux couleurs de l'armée de l'Air figurent dans ce fascicule. Ce n'est d'ailleurs pas illogique, car rapportés aux quelque 2 500 F-100 produits, toutes versions confondues, nos 68 exemplaires font pâle figure.

On trouvera, en revanche, un grand nombre de photos inédites pendant le conflit au Viêt Nam et les toujours superbes planches de Don Greer.

F-100 Super Sabre in action - Aircraft Number 190 – L.Davis & D.Menard – Squadron/Signal Publications
Squadron/Signal Publications Inc., 1115 Crowley Drive, Carrolton, TX 75011-5010, USA

À la fin de l'envoi...

Ce recueil de souvenirs, tiré à l'imprimante laser, relié de manière artisanale et édité à compte d'auteur, fait souffler sur l'édition aéronautique française un brin d'air frais.

L'auteur, ancien du groupe *Lorraine* et ami de Romain Gary, raconte sa guerre, mais d'une manière originale puisque le texte est en... alexandrins ! Comme il le dit lui-même, c'est « *facile à lire, certes, mais un peu moins facile à écrire* », mais quand on a été Français libre, on n'a pas l'habitude de céder à la facilité. Robert Bimont rapporte ainsi quelques anecdotes souvent savoureuses, notamment sa rencontre avec un colonel de petite taille (surnommé « Duodenum »... le petit côlon !) qui lui vaudra de rester à Pointe-Noire au lieu de suivre le groupe en Angleterre. Un mal pour un bien, puisqu'il y rencontrera sa future femme.

L'ouvrage comporte environ 240 pages, une soixantaine de photos ainsi que trois cartes en couleur. L'on peut s'en procurer un exemplaire au prix de 24,oo euros (port compris). La commande et le chèque à l'ordre de R. Bimont sont à adresser à :
Mme L. Lebrun – 27, square de la Rance – 35000 Rennes

Nuevo

Saluons la sortie d'un nouveau confrère espagnol, très éclectique, car traitant de toutes les périodes et pas uniquement de l'aviation espagnole (dans ce numéro, l'as japonais Iwamoto, le RF-101, le XP-56, la guerre du Rif...).

Cuadernos de Aviacion – Ediciones Campomas, App. de correos 34, 46110 Godella (Valencia), Espagne.
Courriel : aviacion@campomas.com

Prochain numéro

SILVER STAR

Portrait d'as américains titulaires de la *Silver Star*.

Et aussi :

JG 2 Richthofen seconde partie 1943 - 1945

Abonnez-vous Réabonnez-vous !

Ne reculant devant aucun sacrifice, ces deux charmantes lectrices ont même vendu jusqu'aux sièges de leur avion pour s'abonner à Aéro-Journal.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou occupé, à scanner ou à découper, mais à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1
Tél. : 05 53 98 35 79 - Fax : 05 53 96 99 01 - Courriel : aeroeditions@free.fr

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 35 au n° 40 inclus :** France 34,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ exemplaire(s) du n° 20 / 24 / 25 / 26/ 27 / 28 / 29 / 30 / 32 / 33 - Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays)

Tous les autres numéros sont épuisés. Un exemplaire gratuit *en plus* pour au moins cinq commandés avant le 31.12.2003.

__ exemplaire(s) du hors-série *Le Bombardement français, Tome I : 1939/1940* - Par exemplaire : 15,5o euros, port gratuit.

Nom :_____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – *Nous n'acceptons pas les eurochèques.*

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à_____ **le**_____ **Signature**

C'EST NOËL !

Imaginez la joie de votre petit frère, de votre grand-père ou de votre oncle !

N° 20
Le Fw 200 en opérations – Les Ju 88 du Groupe Dor au combat – KAL 007 ne répond plus – 122 *Wing*...

N° 24
À la reconquête de la France (1944-1945) – La disparion de Leclerc – Le cirque volant de Duxford – *Eagle Squadrons* – Charles MacDonald...

N° 25
Le Blohm und Voss BV 141 – Les Sabre de la RAF – Les Boston soviétiques – Jean Tulasne – Opération « White »...

N° 26
Les Breguet 693 au combat – Le Spitfire F.21 – Finlande 1940 – Clive « Killer » Caldwell...

N° 27
Le Dornier Do 335 – Coulez le *Königsberg* ! – Neel Kearby – Les P-63 « Pinball » – Caribou en Asie...

N° 28
« Bodenplatte », l'opération de la dernière chance – La Royal Egyptian Air Force dans la 2GM (1) – L'histoire ratée des Buffalo belges – Les essais de camouflage de l'US Navy...

N° 29
Ciel de feu en Indochine (1940-1945) – Jack Ilfrey – Tarente, opération « Judgement » – La Royal Egyptian Air Force dans la 2GM (2) – Mailcan...

N° 30
La guerre du golfe de Gascogne, le V./KG 40 – C-119 Packet sur Diên Biên Phu – Le chasseur d'escorte...

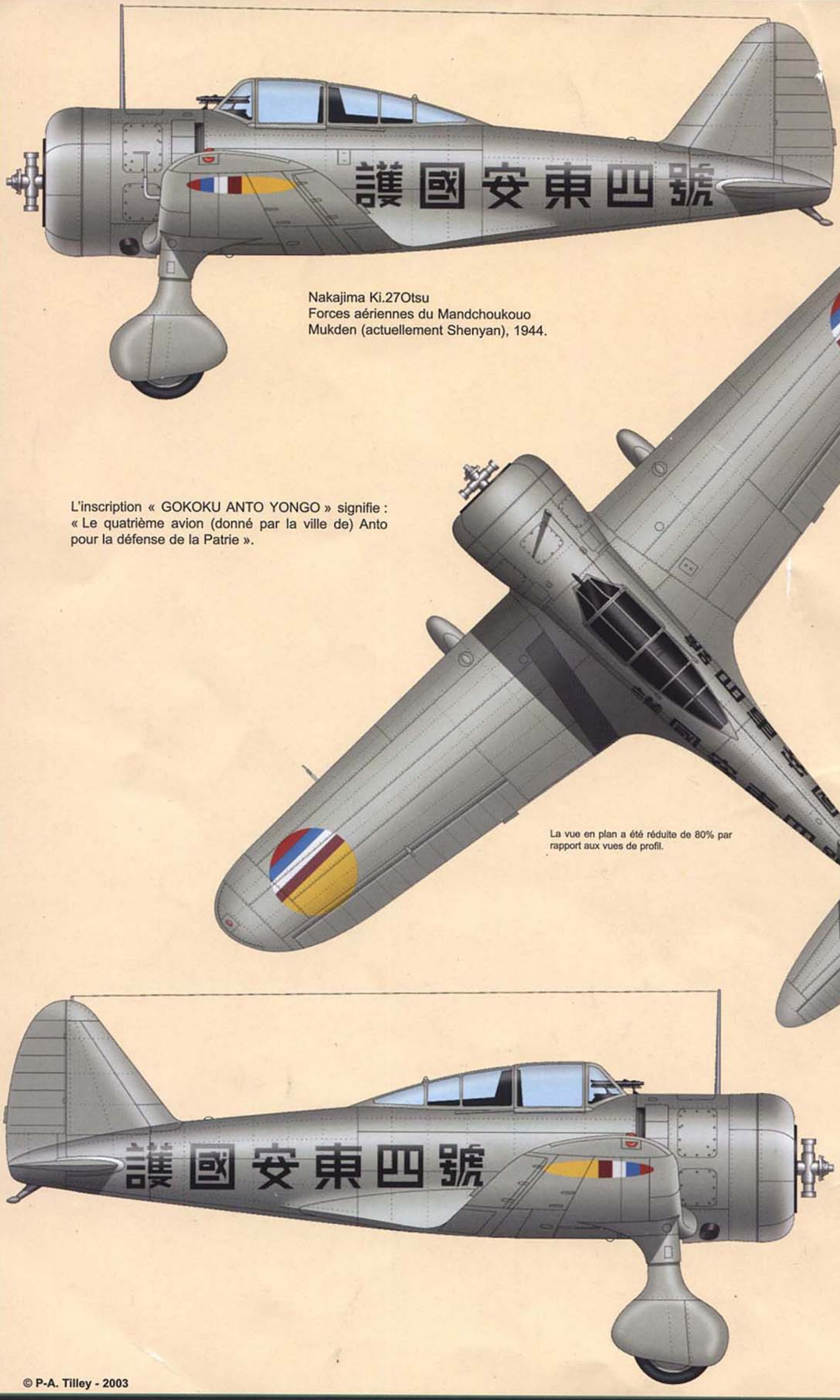
N° 32
Les *Zerstörer* du Grand Nord, la (Z)/JG 5 – Les derniers chasseurs Curtiss de l'US Navy – Max Guedj – La Marine française teste le Fa 330 – Les croix de Mannerheim – Le *Stuka* dans la décharge...

OFFRE PROMOTIONNELLE

(cette offre n'est valable que jusqu'au 31 décembre 2003)

Chaque numéro : 7,60 euros
Un numéro gratuit *en plus* pour toute commande d'au moins cinq numéros.
(port gratuit tous pays)

Each back issue : 7,60 euros – One free issue offered for 5 or more back issues ordered before December 31st, 2003.
(postage free – any country)



Nakajima Ki.27Otsu
Forces aériennes du Mandchoukouo
Mukden (actuellement Shenyan), 1944.

L'inscription « GOKOKU ANTO YONGO » signifie :
« Le quatrième avion (donné par la ville de) Anto pour la défense de la Patrie ».

La vue en plan a été réduite de 80% par rapport aux vues de profil.

© P-A. Tilley - 2003